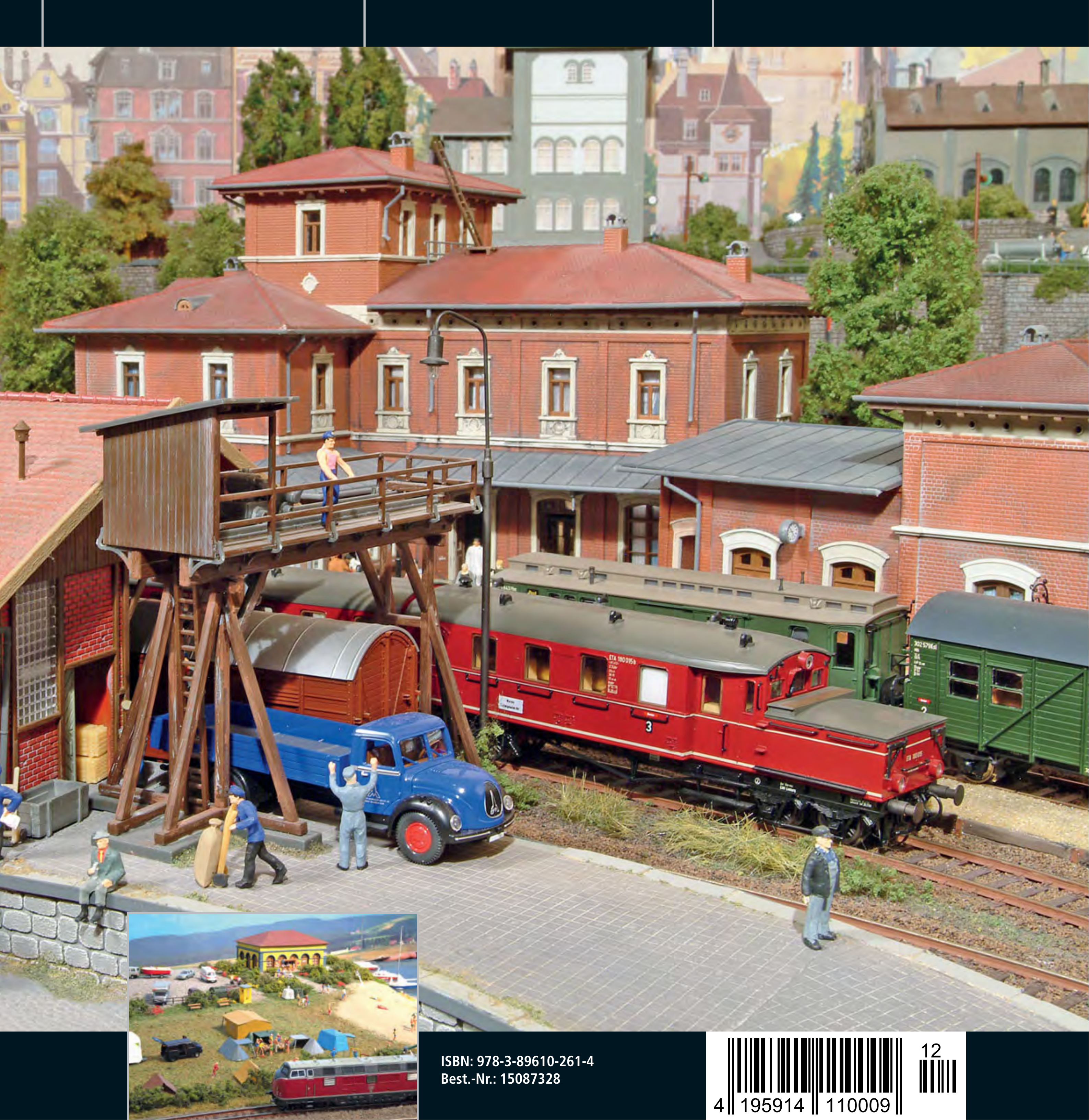
Deutschland € 10,- | Österreich € 11,50 | Schweiz SFr 19,80 | BeLux € 11,60 | Niederlande € 12,75 | Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 12,40

MIBA ANLAGEN 12

Kompakter Keilbahnhof in H0

Friesisch-feine Modulanlage in N

Grenzbf. Helmstedt–Marienborn in 1



ISBN: 978-3-89610-261-4
Best.-Nr.: 15087328

12
4 195914 110009

MODELLBAHN-PRAXIS

Profitipps für die Praxis



Beim großen Vorbild sind sie oft genug ein Ärgernis, aber im Modell bereichern sie jede Anlage: Bahnbaustellen. Zum einen, weil sie zu „Behinderungen" im Betriebsablauf und somit zu interessanten, ja spannenden „Spielprozesssen" führen. Und optisch schafft die Darstellung von Bautätigkeiten echte „Hingucker"– etwa wenn ein Schweisslicht flackert oder sich dass Oberteil eines Löffelbaggers bewegt. Modelle wie der Turmtriebwagen von Märklin und die Baumaschinen von Kibri und Faller stehen erst am Beginn einer spannenden Entwicklung.

Der neueste MIBA-Praxis-Band zeigt, wie Baustellen der Eisenbahn im Modell zu gestalten sind. Der Bogen spannt sich von der klassischen Dampflokzeit bis hin zur modernen Eisenbahn, vom Gleisbau bis zur Oberleitung, von der Baustellensicherung bis zum Lärmschutz. Eigene Kapitel befassen sich mit Bahnbaustellen an Brücken und Bahnübergängen, Tunneln und Einschnitten. Eine Modellübersicht rundet diesen Ratgeber ab, der eine echte thematische Lücke schließt.

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 230 Abbildungen
Best.-Nr. 150 87437 • € 10,–






Best.-Nr. 150 87422 | Best.-Nr. 150 87433 | Best.-Nr. 150 87418 | Best.-Nr. 150 87421

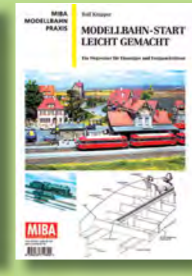




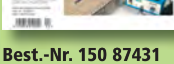

Best.-Nr. 150 87424 | Best.-Nr. 150 87426 | Best.-Nr. 150 87427 | Best.-Nr. 150 87428







Best.-Nr. 150 87429 | Best.-Nr. 150 87430 | Best.-Nr. 150 87432 | Best.-Nr. 150 87417





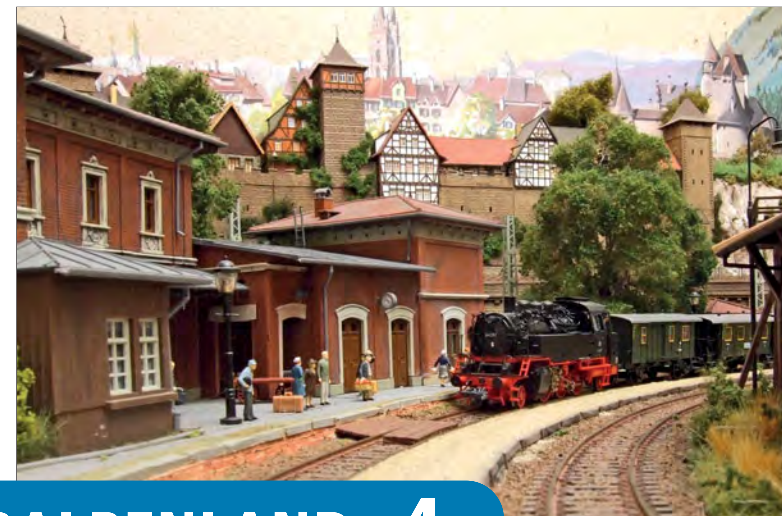
Best.-Nr. 150 87431 | Best.-Nr. 150 87434 | Best.-Nr. 150 87435 | Best.-Nr. 150 87436

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 150 Abbildungen, je € 10,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 33, E-Mail bestellung@miba.de



Inhalt







ISBN 978-3-89610-261-4

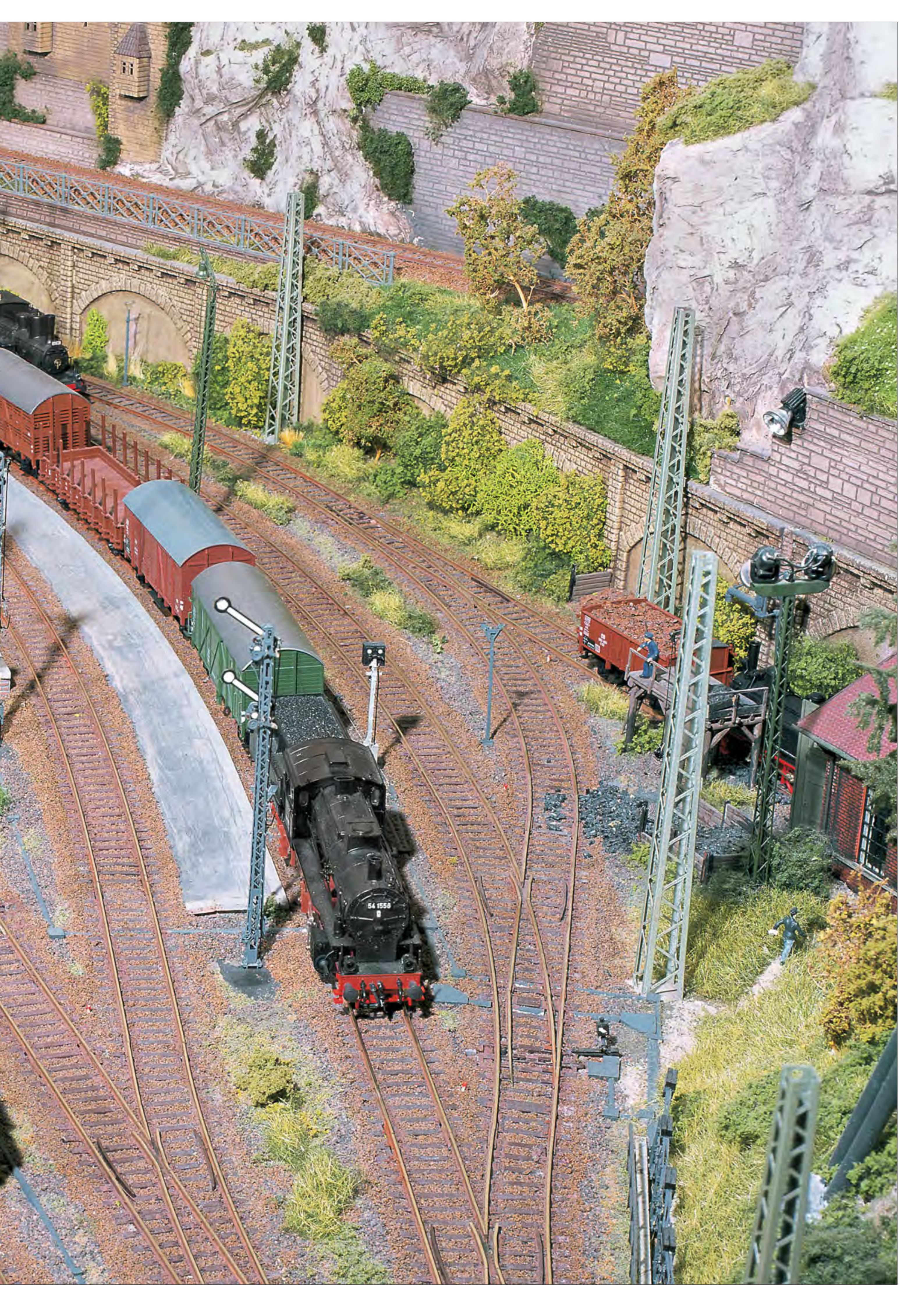
Redaktion: Lutz Kuhl, Joachim Wegener
Litho: WaSo PrePrintService GmbH, Düsseldorf
Gesamtherstellung: WAZ-Druck GmbH, Duisburg

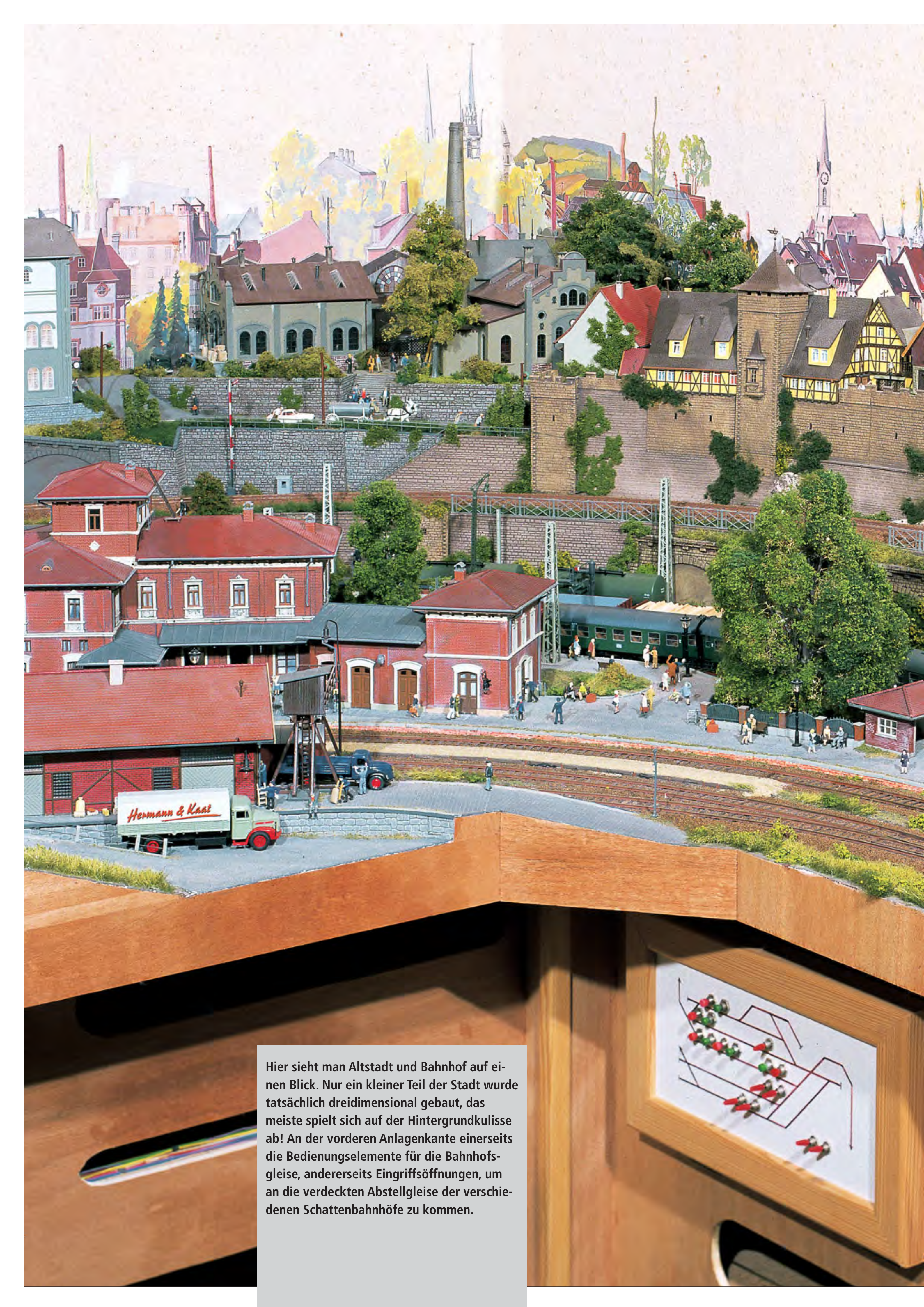


Keilbahnhof im Voralpenland

Text: Werner Konrad, Fotos: M. Knaden, W. Konrad

Ein erster Blick auf den Bahnhof „Neustadt“; an dieser Stelle gehen die Gleise der Haupt- und Nebenbahn auseinander. Im Hintergrund führt sozusagen auf halber Höhe die Nebenstrecke vorbei.

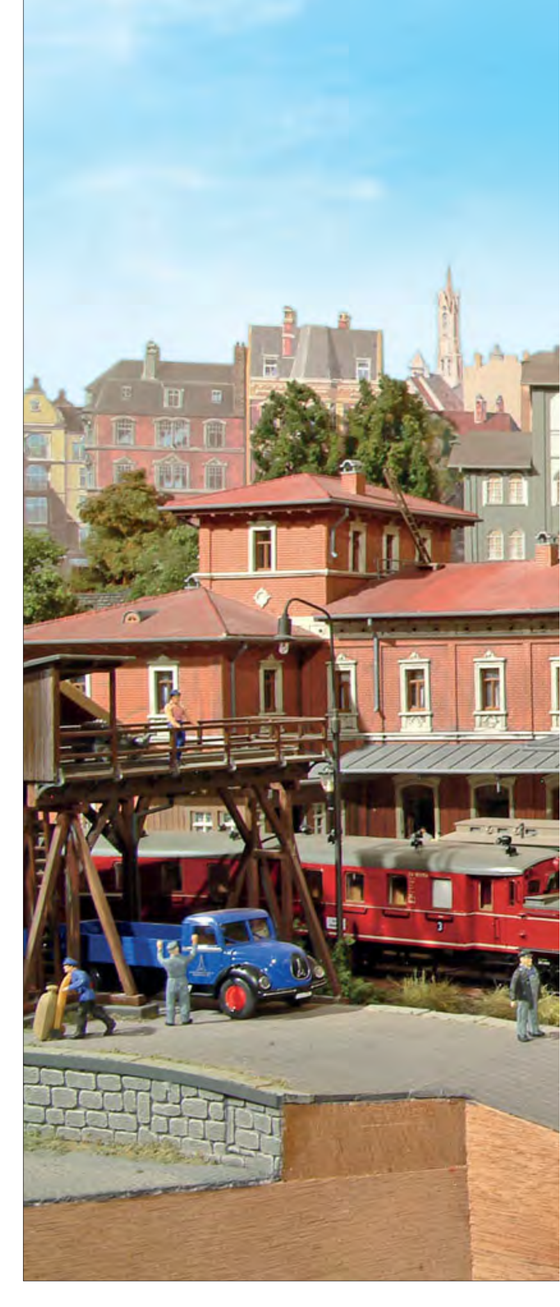




Hier sieht man Altstadt und Bahnhof auf einen Blick. Nur ein kleiner Teil der Stadt wurde tatsächlich dreidimensional gebaut, das meiste spielt sich auf der Hintergrundkulisse ab! An der vorderen Anlagenkante einerseits die Bedienungselemente für die Bahnhofsgleise, andererseits Eingriffsöffnungen, um an die verdeckten Abstellgleise der verschiedenen Schattenbahnhöfe zu kommen.



Die Raumgröße ist etwa 3,60 m x 2,20 m – für eine H0-Anlage nicht viel! Trotzdem hat der Erbauer, Werner Konrad, einiges an Fahr- und Betriebsmöglichkeiten entwickelt. Ganz fertig ist die Anlage nicht geworden, jetzt droht der Abriss wegen Sanierungsarbeiten im Haus. Eigentlich schade drum!



In MIBA 6/87 durfte ich meine erste Anlage vorstellen. Am Ende des Textes hieß es, dass mich neue Entwürfe schon beschäftigten und dass es wohl bald „Auf ein Neues!" heißen würde. Nun, die „neuen Entwürfe" füllen eine halbe Bibliothek: Sie alle antworten auf die Frage, wie man in H0 eine zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke für D-Züge mit wenigstens fünf maßstäblich langen Waggons in einen Raum mit etwas mehr als 8 m^2 quetscht, ohne jede Glaubwürdigkeit zu verspielen (einige dieser Entwürfe faszinieren mich immer noch; verwirklicht wurden sie allein deshalb nicht, weil ich mich aufgrund altersbedingter Wehwehchen – 5. Lendenwirbel! – nicht mehr unter querlaufenden Bahntrassen durchbücken will oder kann). Und das „Auf ein Neues!" hat immerhin mehr als zwanzig Jahre gedauert: fast ein halbes Modellbahner-Leben!

Gleisplan

Von den ersten Entwürfen her überdauert hat zumindest die Konzeption der „Unterwelt": ein fünfgleisiger Schattenbahnhof für die nicht elektrifizierte Nebenstrecke (Ebene -3; sie führt über eine sechseinhalbfache Gleiswendel zum Tunnelportal E), und ein ebenfalls fünfgleisiger Schattenbahnhof für die Hauptstrecke (Ebene -2; sie führt über eine zweieinhalbfache Wendel zum Tunnelportal A, um hinter dem Portal B wieder über eine eineinhalbfache Wendel nach unten zu steigen und dort auf Ebene -1, dem Hundeknochenprinzip folgend, umzukehren). Schon eine erste im Rohbau vollendete Gleisverbindung zwischen den Portalen war recht kompliziert. Vor allem gab es eine Stelle, an der es aufgrund gleichzeitigen Richtungs- und Neigungswechsels immer wieder zu Entgleisungen kam, sodass keine andere Wahl blieb: Zwischen den Tunnelportalen A, B und E musste eine völlig neue Lösung gefunden werden, wobei aber der schon fertiggestellte Endbahnhof „Eschbronn" (hinter dem Tunnelportal G) erhalten bleiben sollte. Konsequenz: Viel mühsam errichtetes Trassenwerk wurde wieder abgerissen.

Die geschilderten Schwierigkeiten waren natürlich gleichermaßen eine Konsequenz der zu weit ausgreifenden Wunschvorstellungen und der beengten Raumverhältnisse. Zur Verfügung steht wie bei der Vorgängeranlage eine Raumgröße (!) von rund 3,60 m auf 2,20 m, was den einschlägigen Ratgebern zufolge nur heißen kann, dass mein Projekt irgendwo zwischen Klein- und Kompaktanlage rangiert: Da geht, so sollte man meinen, nicht allzu viel!

Ein erster Tribut an die langsam einkehrende Vernunft war daher der Verzicht auf die Zweigleisigkeit der Hauptstrecke; diese gehorcht zwar nach wie vor dem Hundeknochenprinzip, ist aber nur noch im unterirdischen Bereich zweigleisig; noch bevor die Trasse ans Tageslicht kommt, werden die beiden Gleise jeweils zusammengeführt. Zwischen den eingleisigen Portalen A und B befindet sich im nun verwirklichten Konzept ein Keilbahnhof – nennen wir ihn „Neustadt": Die Hauptstrecke folgt dem ursprünglichen Verlauf; von ihr zweigt allerdings schon im rechten Gleisvorfeld eine nicht elektrifizierte Nebenstrecke ab, die hinter dem Tunnelportal C eine 180°-Kehre vollzieht und dann dank einer verdeckten Weiche auf der Ebene +1 eine Alternative erlaubt: Entweder man wählt den Weg über das Tunnelportal D, um





So etwa sieht der Reisende die hinter dem Bahnhof am Hang aufsteigende Stadt „Neustadt“! Im Vordergrund – im Nebenbahnteil des Keilbahnhofs – eine malerische Zuggarnitur nach einem bekannten Foto.
Links ein Wartehäuschen, es entstand im reinen Selbstbau.
Auch das Empfangsgebäude musste einen umfangreichen Umbau über sich ergehen lassen.







später über E im Schattenbahnhof der Ebene -3 zu enden; oder man bleibt noch eine Weile im nicht sichtbaren Bereich, um schließlich bei G in den Endbahnhof „Eschbronn“ einzufahren. Das klingt kompliziert – und ist es wohl auch. Gerne gebe ich zu, dass mancher Gleisführung weniger eine weise Vorausplanung als vielmehr eine spontane Idee zugrunde liegt. Anhand der Pläne kann man aber die Fahrmöglichkeiten gut nachvollziehen.

Könnte es einen ähnlichen Keilbahnhof in der Wirklichkeit geben? Grundsätzlich ja, der Weichenentwicklung nach aber eher nein. Die auf der Hauptstrecke verkehrenden Züge müssen in beiden Bahnhofsköpfen über unkonventionelle Weichen einfahren (einmal auf dem abzweigenden Strang einer DKW, einmal über eine Dreiwegweiche). Wollte man eine fiktive Bahnhofsgeschichte schreiben, müsste man wohl davon ausgehen, dass das heutige Nebenbahngleis von A nach C das älteste Gleis ist (hier verläuft die Gleisentwicklung regelkonform); der Bahnhof wäre also ursprünglich gar kein Trennungsbahnhof gewesen, sondern eine einfache Station an einer eingleisigen Strecke, die sich über eine 180°-Kehre ins Gebirge windet.

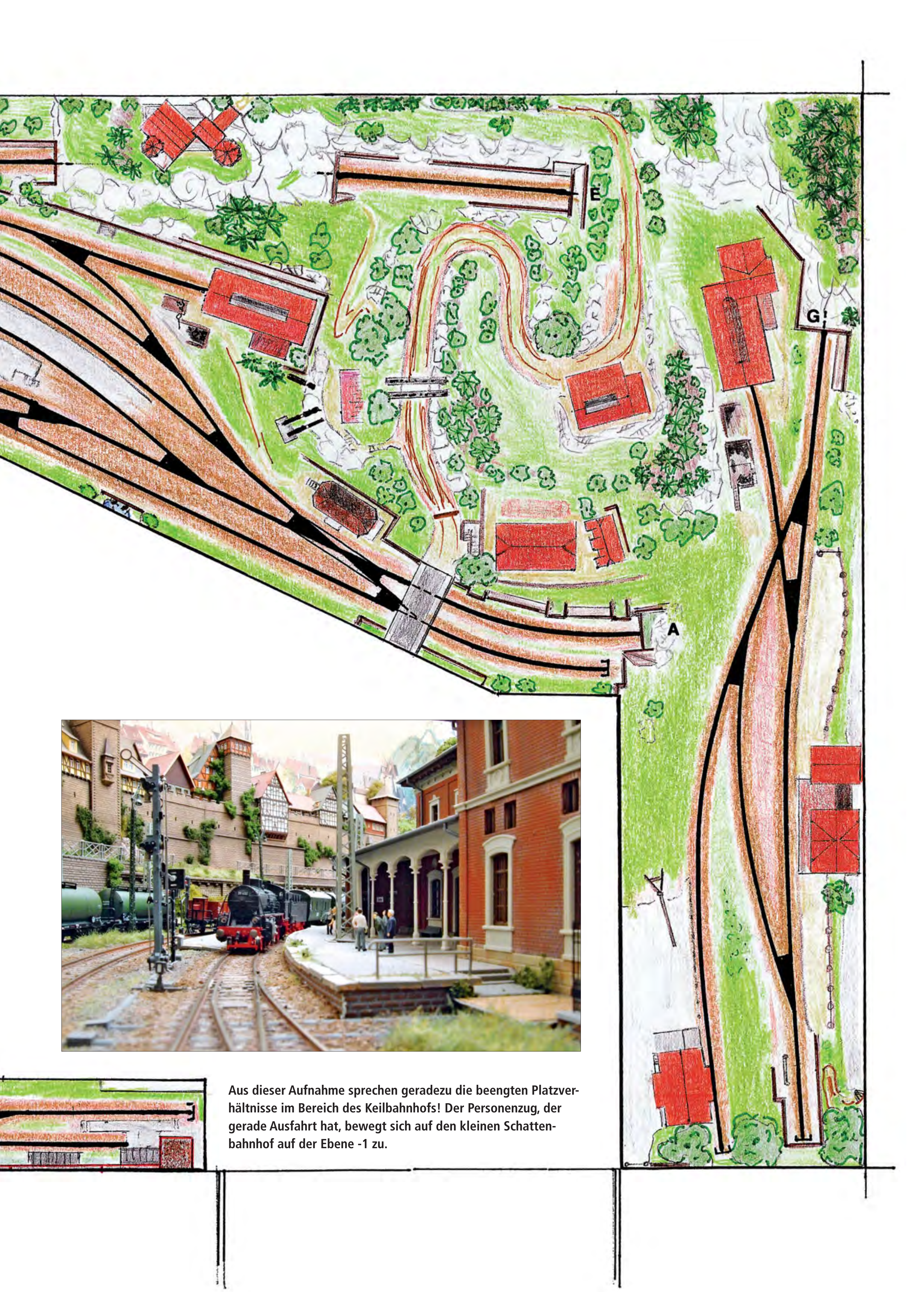
Erst später wäre dann die heutige Hauptstrecke hinzugekommen, was die ungewöhnliche Weichenfolge erklären könnte. Durch sich verlagernde Verkehrsströme hätte dieser neue Zweig schließlich so an Bedeutung gewonnen, dass nun sogar an der Elektrifizierung gearbeitet wird; die Masten stehen bereits, im Tunnel ist die Verlegung der Oberleitung abgeschlossen. Dies alles gehört natürlich ins Reich der Legende. Nicht ins Reich der Legende gehört dagegen, dass die Oberleitungsarbeiten tatsächlich Stückwerk blieben: Der schon erwähnte 5. Lendenwirbel verhinderte eine Verwirklichung der bereits bis ins Detail ausgearbeiteten Oberleitungspläne.

Optisch ist die Sache auch so durch die aufgestellten Masten recht reizvoll; und wenn niemand zuschaut – aber wirklich nur dann – dürfen sogar abgebügelte Ellok-Oldtimer auf die Strecke. Motto: Bei mir ist die Oberleitung so fein gearbeitet, dass man sie mit bloßem Auge gar nicht wahrnimmt …

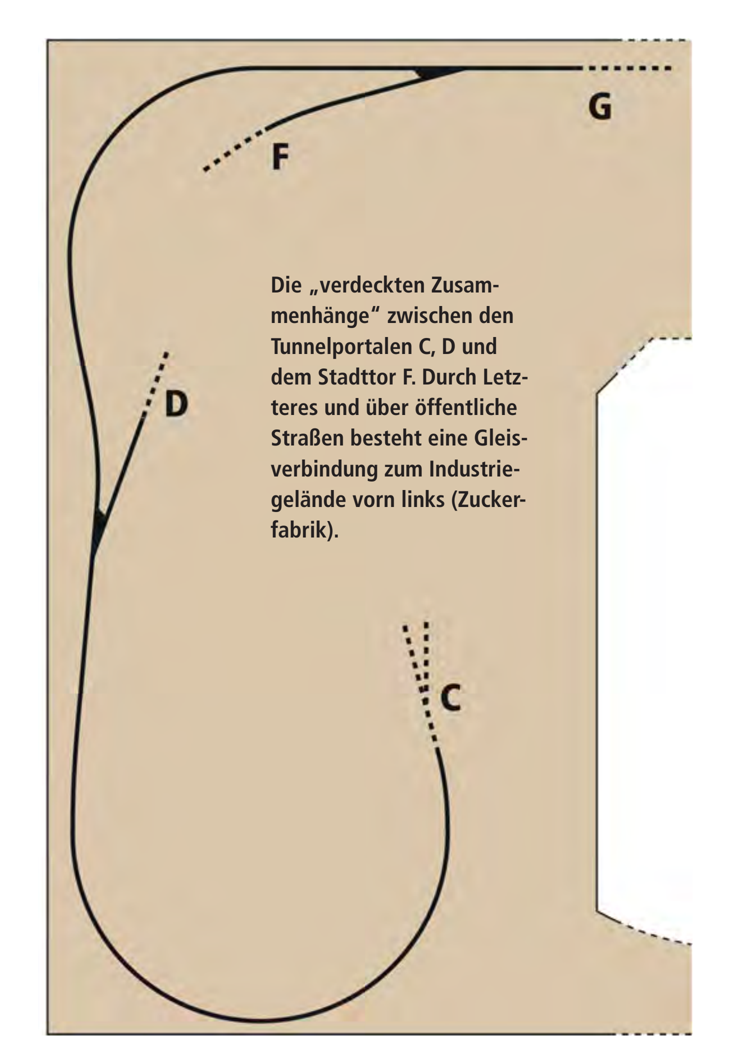
Ein reizvolles Bild aus der Vogelperspektive auf den Bahnhof „Neustadt“, der sich quasi an die alte Stadtmauer schmiegt.



„Dreh- und Angelpunkt“ des Betriebsgeschehens auf Werner Konrads H0-Anlage ist der zentrale Keilbahnhof. Die eingleisige Hauptstrecke verschwindet auf beiden Seiten (Tunnelportale A und B) über Mehrfachwendeln in zwei Schattenbahnhöfen, die in verschiedenen Ebenen unterhalb des Keilbahnhofs angeordnet sind. Beim Tunnelportal C verlässt die Nebenbahnlinie den Keilbahnhof. Hier gibt es zwei Fahrtmöglichkeiten: Entweder man wählt den Weg zum Nebenbahnendbahnhof (ganz rechts), die Strecke ist (unter den Stadthäusern im Hintergrund) zwischen C und G verdeckt geführt. Die andere Nebenbahnlinie kommt bei D wieder ans Tageslicht, fährt auf halber Höhe am Fuß der Stadtmauer entlang und verschwindet bei E über eine Wendel zum tiefliegenden Schattenbahnhof.



Aus dieser Aufnahme sprechen geradezu die beengten Platzverhältnisse im Bereich des Keilbahnhofs! Der Personenzug, der gerade Ausfahrt hat, bewegt sich auf den kleinen Schattenbahnhof auf der Ebene -1 zu.



Die „verdeckten Zusammenhänge" zwischen den Tunnelportalen C, D und dem Stadttor F. Durch Letzteres und über öffentliche Straßen besteht eine Gleisverbindung zum Industriegelände vorn links (Zuckerfabrik).



Diese Kehrschleife (mit den entsprechenden Abstellgleisen) führt über eine eineinhalbfache Wendel nach oben und kommt durchs Tunnelportal B (Hauptstrecke) ans Tageslicht.

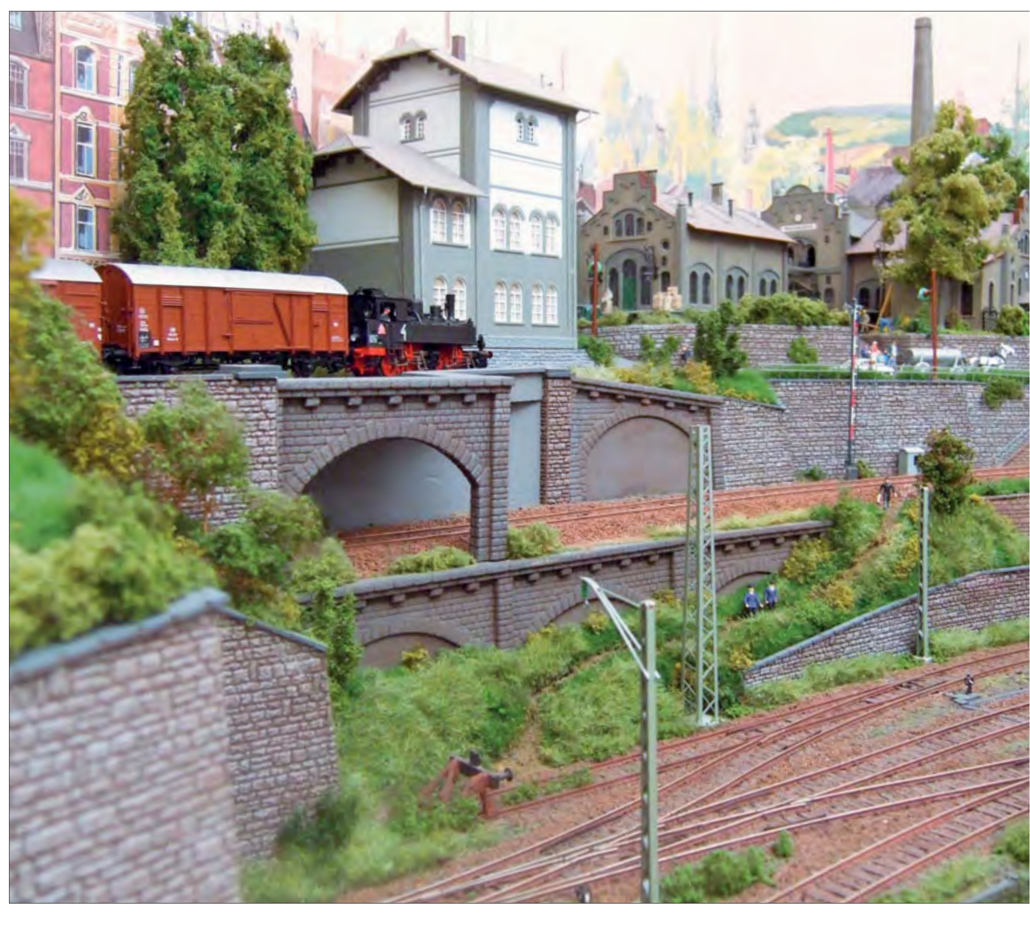
Das andere Ende der Hauptstrecke stellt dieser Schattenbahnhof in der Kehrschleife dar; über eine zweieinhalbfache Wendel gehts von hier hinauf zum Tunnelportal A.

Betrieb

Vorausgeschickt sei, dass ich überzeugter Analogfahrer bin. Eine Digitalisierung war nie und ist auch für Folgeprojekte nicht angedacht.

Der Betrieb auf der Hauptbahn läuft im Normalfall vollautomatisch. Vier Gleise des Schattenbahnhofs sowie vier Blockstellen erlauben relaisgesteuert eine Zugfolge von sieben Garnituren. Wird eines der Bahnhofsgleise für Überholungen oder Zugkreuzungen genutzt, kann eine achte Garnitur hinzukommen. Weitere Ergänzungen sind möglich, weil in eigenen Stumpfgleisen der Schattenbahnhöfe Wendezuggarnituren ihren Platz finden.

Die bisher geschilderten Abläufe sind dem ungetrübten, aber passiven Schaugenuss vorbehalten. Als Fahrdienstleiter stärker gefragt ist man, wenn man die Nebenstrecke manuell mit Zügen aus dem untersten Schattenbahnhof füttert und im Bahnhof in die Zugfolge auf der Hauptstrecke integriert. Abwechslung ins Geschehen bringen auch die Lokalbahngarnituren, die den Verkehr zwischen Neustadt und Eschbronn besorgen. Da diese Züge nicht auf die Hauptstrecke übergehen, müssen in beiden Bahnhöfen die Lokomotiven ans jeweils andere Zugende umsetzen,



Hier ist schön die Staffelung der Strecken zu sehen: ganz oben die Industriebahn (Gleisanschluss zur Zuckerfabrik), in der Mitte die Nebenbahn (in der Nähe des Tunnelportals D), unten die Bahnhofsgleise (Ausfahrt bei B).

E

Eine sechseinhalbfache Wendel verbindet diesen Schattenbahnhof mit dem Tunnelportal E. Die Kehrschleife ist quasi das „Ende“ der Nebenstrecke. ***Zeichnungen: Werner Konrad***



Ganz schön was los – auf nicht allzu vielen Gleisen! Und im Hintergrund ist auch noch eine kleine Lokstation mit Bekohlung vorhanden.

Die Stadtmauer benötigt nicht viel Platz, formt aber einen plastischen Übergang zur Stadtkulisse.

Straßen und Plätze bieten genug Raum für zahlreiche Motive und Szenen.





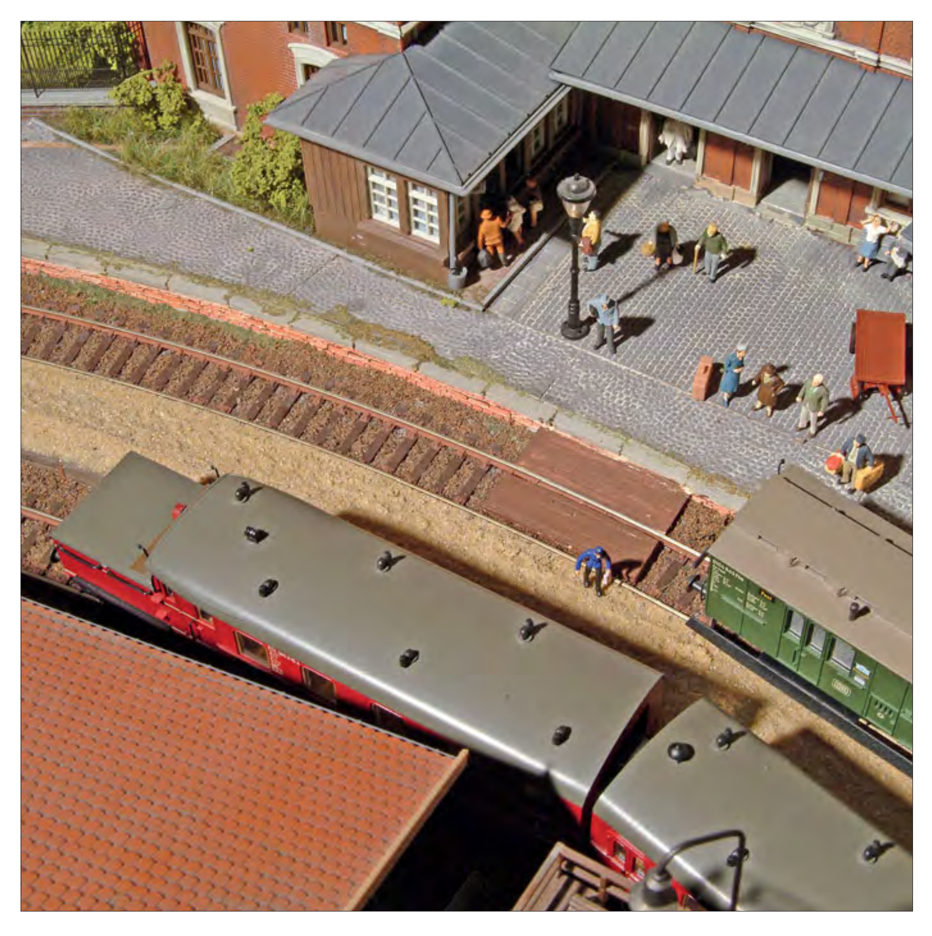


Die Serpentinenstraße vermittelt die Verbindung zwischen der Bahnhofsebene, einschließlich Güterabfertigung, und der Stadt einerseits bzw. der großen Fabrik auf der anderen Seite.
An der Bushaltestelle wurde u.a. ein „Stelldichein unter der Normaluhr“ nachgebildet, auf einer der höhergelegenen Straßen wurde ein Bauernmarkt eingerichtet.











muss Wasser gefasst, Kohle aufgenommen werden; in beiden Bahnhöfen gibt es daher kleine Lokstationen für die Lokalbahnloks, die jeweils nur über Sägezahnfahrten zu erreichen sind. Noch nicht genug der Abwechslung? Von Eschbronn aus direkt, von Neustadt aus über Spitzkehrenfahrt kann ein kleines Industriegebiet angefahren werden; im Schritttempo durch ein Stadttor (F) und weiter durch die Straßen der Neustadt geht es zu einem größeren Fabrik- und Lagerkomplex: Hier ist das Herrschaftsgebiet der „Zuckersusi“ – ich bin mir freilich nicht ganz sicher, ob in den Fabrikanlagen tatsächlich Zucker hergestellt wird. Jedenfalls sind zwei Haltestellen (eine davon in durchaus aufwendiger Architektur) für die Fabrikarbeiter vorgesehen, die am Morgen und Abend mit zusätzlich eingesetzten Personenwaggons zur Arbeit oder nach Hause befördert werden.

Gestaltung

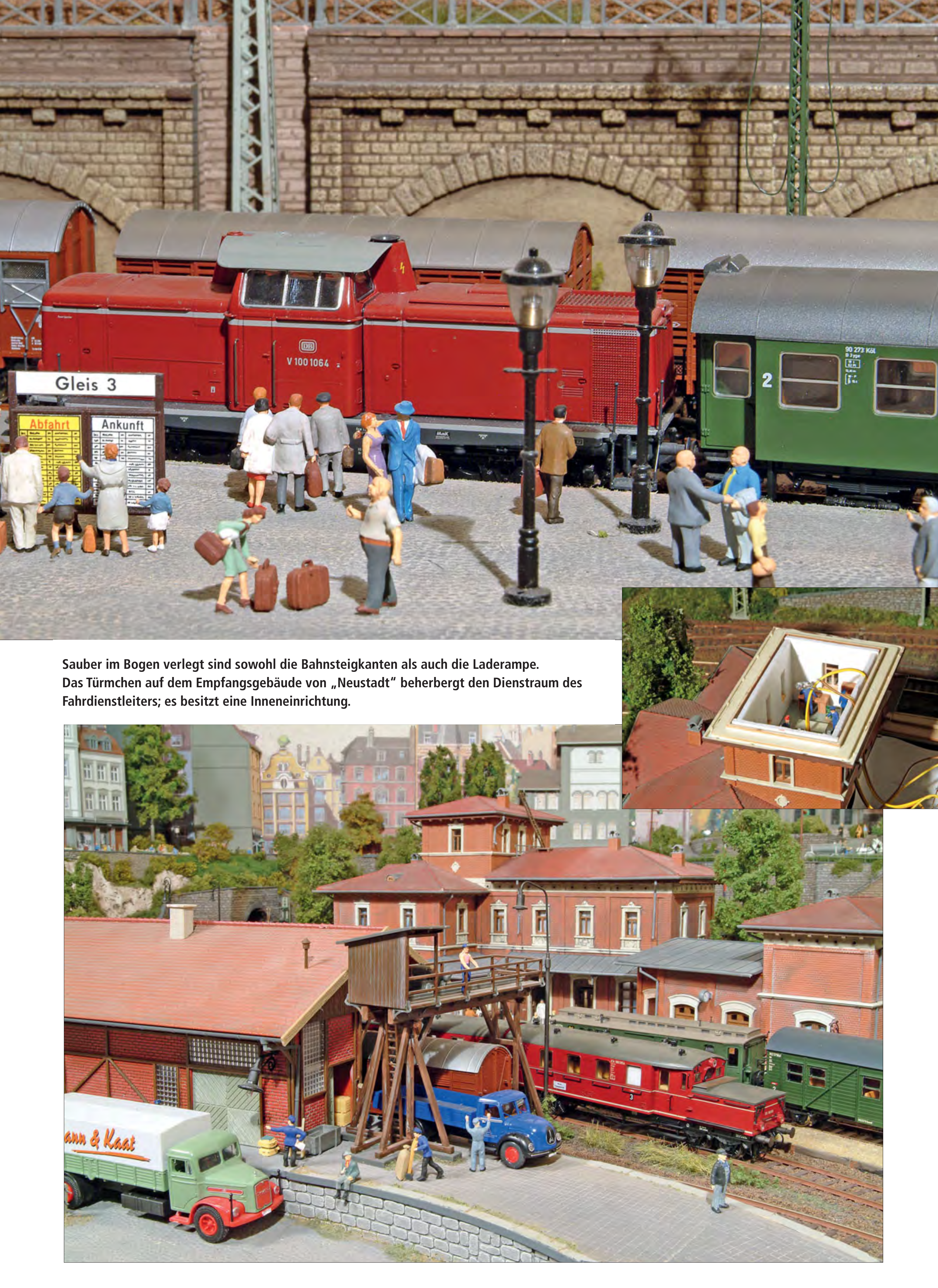
Bei meiner ersten Anlage war ich in Epochenfragen noch recht großzügig. Freilich achtete ich schon immer darauf, dass nur passendes Zugmaterial gleichzeitig zum Einsatz kam. Heute bin ich hier genauer geworden. Allein schon, weil die Fahrzeugsammlung auszufern drohte, erlegte ich mir vor Jahren eine engere historische und vor allem auch geografische Beschränkung auf. Jüngste zum Einsatz kommende Lokomotiven sind nunmehr V 60 und V 100 und an Fahrzeugen ist nur noch geduldet, was südlich der Donau anzutreffen war – sei es im schwäbischen, sei es im bayerischen Bereich. Dies bedeutete den (beim Verkauf auch finanziell) schmerzlichen Verzicht auf manche liebgewordene Baureihe.

Aber wenn man wie ich gerne in historischen Abbildungen wühlt, dann genießt man den Zuwachs an Authentizität, den die fahrenden Garnituren nun vermitteln: Die auf den Fotos in Eschbronn abgelichtete Kombination aus Behelfspersonenwagen und preußischem Gepäckwagen hinter einer GtL 4/4 etwa ist eine typische Turnwaldkomposition (vgl. S. Bufe, „Eisenbahn in Niederbayern“, S. 171); Gleiches gilt für die 64 vor einigen kurzen Lokalbahnwaggons. Und auch auf den Geldbeutel übt es einen wohltuenden Einfluss aus, wenn man nicht jedes schöne Lokmodell erwirbt … In der Summe setze ich noch drei Fahrzeuggruppen ein: Südbayern in den Zwanzigerjahren, Württemberg um das Jahr 1930, Südbayern in den Fünfzigerjahren.

In Bewuchs und Baulichkeiten ein historisch passendes Umfeld zu schaffen war nicht schwer; nachhaltige Veränderungen von Ortsbildern hin zur Moderne erfolgten erst ab Mitte der Fünfzigerjahre, teilweise noch später. Problematischer war allein die Wahl der Signale. Ich entschied mich für Flügelsignale der Epoche III, die für Epoche-II-Züge natürlich nicht optimal passen; vernünftiger wäre es gewesen, vollständig auf bayerische Signale zu setzen, die mancherorts bis in die Epoche IV überlebt haben. Nächstes Mal mache ich es besser!

Für regionaltypische Baustile war allerdings mein Blick, als die Anlage entstand, noch nicht geschärft genug; auch hatte ich da beim Fahrzeugeinsatz den Akzent noch nicht so ausdrücklich auf Süddeutschland gelegt. So muss ich mich heute mit altfränkischem und oberschwäbischem Fachwerk abfinden, das ganz gewiss nicht in die fiktive Ansiedlung des Geschehens am Alpenrand passt, jedenfalls solange bayerische Garnituren ihre Runden drehen.

Die anspruchsvollste Aufgabe dürfte es gewesen sein, für die doch recht verschlungene Gleisführung eine glaubwürdige landschaftliche und städtebauliche Einbettung zu erfinden. Ein bisschen kamen mir hier sogar die



Sauber im Bogen verlegt sind sowohl die Bahnsteigkanten als auch die Laderampe. Das Türmchen auf dem Empfangsgebäude von „Neustadt" beherbergt den Dienstraum des Fahrdienstleiters; es besitzt eine Inneneinrichtung.

Zwischen Stadtmauer und Hintergrundkulisse ist gerade mal so viel Platz, dass ein Teil der Nebenstrecke (zum Endbahnhof „Eschbronn") weggetarnt werden kann.



Unten Lage und Anbindung des kleinen Lokschuppens mit der Bekohlungsbühne (siehe auch das eingeklinkte Bild rechts)

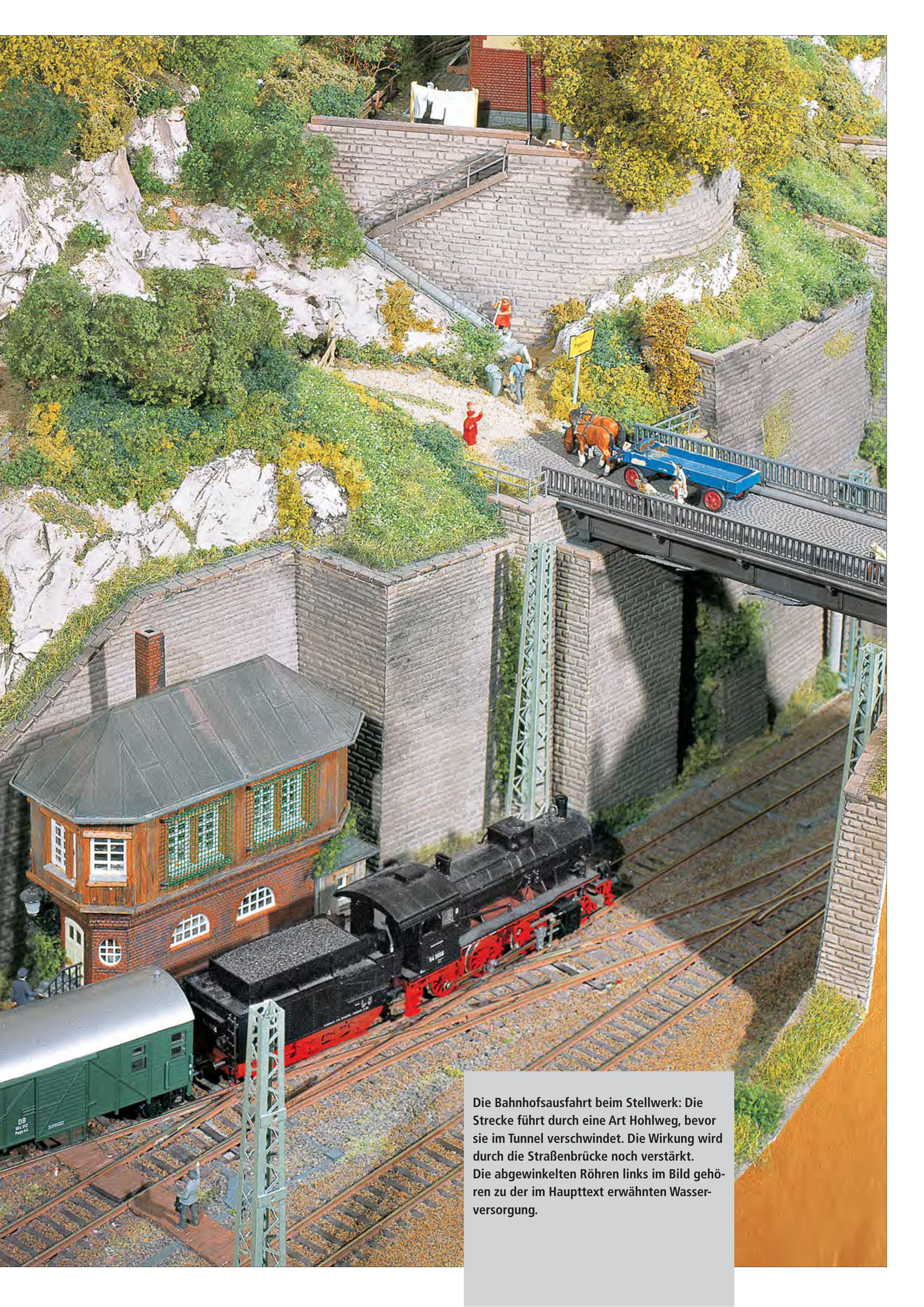




Das Stellwerk „Cölbe“ wurde durch eine Verbretterung verändert und damit dem örtlichen Stil angepasst.
Die Einzelgebäude von Fallers Eisengießerei wurden im 90°-Winkel aneinandergesetzt, damit passt das Ensemble ideal in das Eckgrundstück.







Die Bahnhofsausfahrt beim Stellwerk: Die Strecke führt durch eine Art Hohlweg, bevor sie im Tunnel verschwindet. Die Wirkung wird durch die Straßenbrücke noch verstärkt.
Die abgewinkelten Röhren links im Bild gehören zu der im Haupttext erwähnten Wasserversorgung.







Nochmals ein Blick auf die Lokstation; in diesem Fall soll es uns besonders auf die aufgelockerte Bauweise der Stützmauer ankommen.

Das gilt auch für das Bild links: Im Anschluss an die Straßenüberführung ist der „Geländedruck" mit Pfeilern und versetzten Flächen abgefangen. Bemerkenswert ist weiterhin das Schloss, das auf wirklich hohem Felssporn thront!





räumlichen Gegebenheiten meines Eisenbahnzimmers entgegen, die eine höhere Motivdichte erlauben, als man meint: Nicht einmal, wenn man in der Türe steht, kann man die Anlage mit einem einzigen Blick überschauen. Konzentriert man sich auf das Industriegebiet links, hat man passenderweise noch ein paar Häuser der Neustadt im Blickfeld, nicht aber den Keilbahnhof „Neustadt“ und schon gar nicht den Bergbereich mit dem Endbahnhof „Eschbronn“; konzentriert man sich auf diesen, ist der Blick auf die übrige Anlage durch einen geschickt als „view-blocker“ platzierten Nadelwald verstellt. In der Tat trennen grüne Schneisen das Industriegebiet links vom übrigen Stadtgebiet und dieses wiederum vom Bahnhof „Eschbronn“.

Hilfreich war auch meine Entscheidung, bei den Bergen richtig in die Höhe zu gehen: Das romantische Schlösschen liegt umgerechnet rund achtzig Meter über dem Talgrund. Wie hieß es einmal so schön: „Groß ist mein Zimmer nicht, dafür aber ordentlich hoch.“ Jedenfalls kann man spüren, wie mühsam man beim Bahnhof „Eschbronn“ die Fläche des Klein-Bw dem Gelände abringen musste, wie beengt die Streckenführung der Nebenbahn entlang der mittelalterlichen Befestigungsanlagen war – sie schneidet teilweise mitten durch die Vorwerke, die erkennbar vor der Bahn da waren.

Wo ich Vorbilder gefunden habe? Spontan fallen mir frühe romantisierende Cordes-Zeichnungen ein (etwa bei den Befestigungsanlagen) sowie natürlich Loisls Häuserschluchten, durch die sich Industriebahnen zwängen.

Besonderheiten

Etwas, das meine Anlage möglicherweise von anderen abhebt, ist die schon erwähnte Höhe der Berge. Was man gerne übersieht: Es kommt gar nicht so sehr auf das Volumen an, um Wirkung zu erzielen – mein Burgberg hat nicht viel mehr als 20 cm Tiefe; was zählt, ist allein die Fläche, die man für die Landschaftsgestaltung gewinnt. Trotz minimalen Grundrisses gibt es für das Auge unglaublich viel zu sehen.

Doch ist die Höhenentwicklung der Anlage auch ohne Blick auf die Berge nicht unerheblich: Bedingt durch die notwendigen Eingreifhöhen in den Schattenbahnhöfen muss ein Zug, der von der untersten Ebene -3 hinauf zum Endbahnhof „Eschbronn“ fährt, immerhin 63 cm überwinden.

Noch prägender für die Anlage aber war meine mit dem Baufortschritt wachsende Lust am Kitbashing. Durchaus konventionell ist es natürlich noch, Kibris „Farbenfabrik“ als reine Fassade unmittelbar an die Rückwand zu setzen; gängigen Konventionen entspricht auch die Verwendung der Bonner Häuser desselben Herstellers im Halbrelief bis zur Firsthöhe. Etwas anspruchsvoller war es schon, Fallers „Eisengießerei“ im 90°-Winkel anzulegen – diesen Komplex habe ich freilich unverändert aus der Vorgängeranlage übernommen.

Einer anregenden Tüftelei entsprang dann das Ensemble aus Schuppen und Eisenbahnerübernachtungsheim, das für das Klein-Bw in Eschbronn aus dem gleichnamigen Kibri-Lokschuppen und dem Bahnhof „Reichelsheim“ entstand. Das Ergebnis überzeugte mich umso mehr, als ich den nicht verbauten Reichelsheimer Güterschuppen als Querbauwerk an den (gekürzten) Schuppen „Münchberg“ ansetzen konnte, was ein herrlich voluminöses und verwinkeltes Gebäude ergab.

Aus Vollmers Fachwerkhäusern eine Gebäudezeile zu schaffen, die unmittelbar auf der alten Stadtmauer aufsitzt, war noch etwas aufwendiger. Dass Vollmer seit Jahrzehnten immer und immer wieder denselben Gebäudegrundriss variiert, nervt einen als vorbildori-

Das große Fabrikgebäude wurde in Halbreliefbauweise errichtet und nimmt daher nicht viel Platz ein. Die Wirkung ist gleichwohl beeindruckend! Obwohl in diesem Bereich nur sechs Weichen verbaut sind, ergeben sich viele Rangiermöglichkeiten.



entierten Modellbahner zunehmend. Für mich erwies es sich aber als wahrer Segen: Ohne großes Zutun fügten sich Mauerelemente unterschiedlicher Bausätze zu passenden Fluchten; kaum ein Bauteil, das nicht sinnvoll genutzt werden konnte! Vor die entsprechenden MZZ-Kulissen gesetzt, erzeugen die Gebäude einen Eindruck verblüffender Tiefe – mehr als acht Zentimeter sind es aber nicht, immerhin genug, um die unmittelbar hinter der Mauer verlaufende Lokalbahnstrecke nach Eschbronn wegzutarnen.

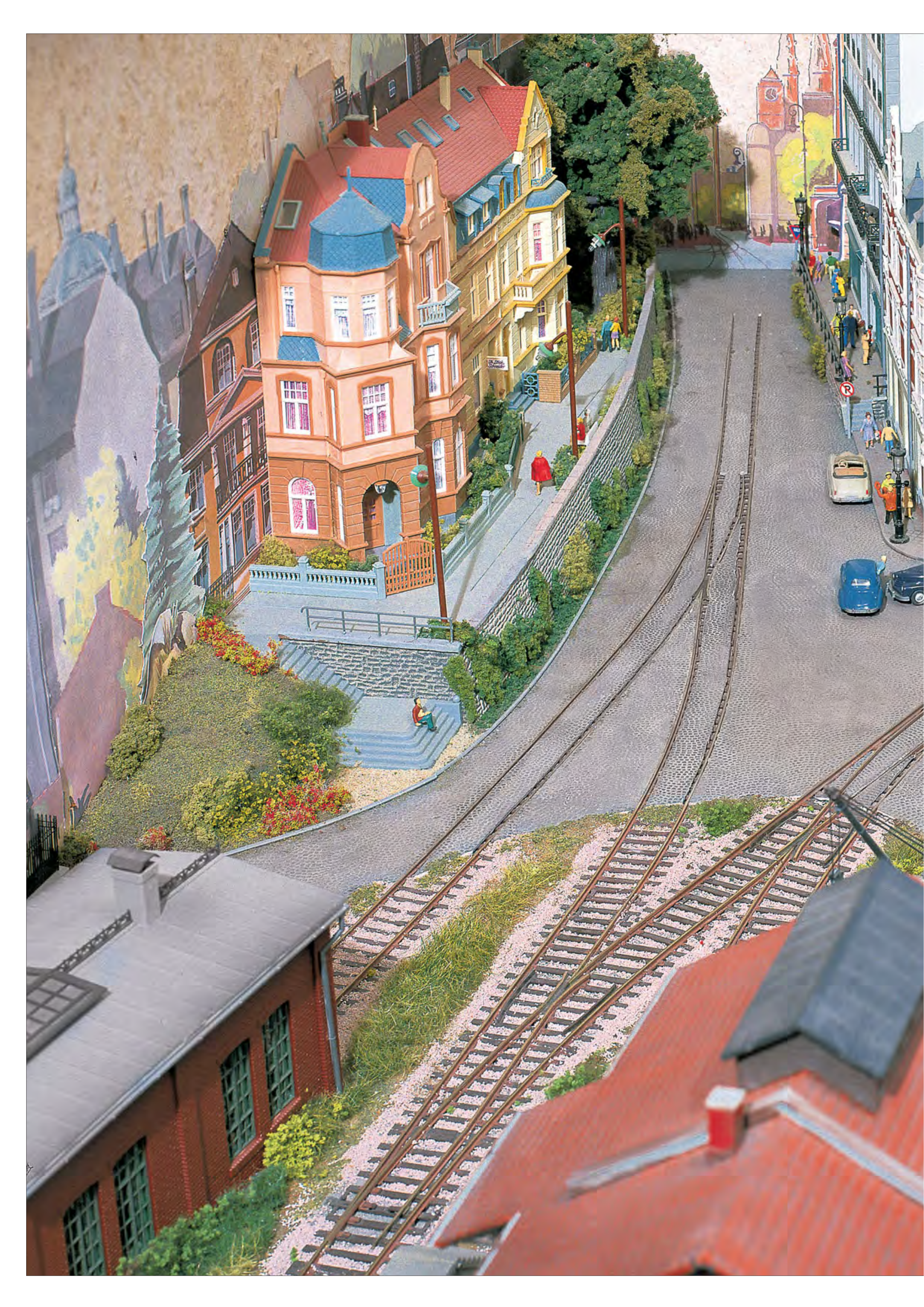
Als sehr komplex stellte sich auch der Bau des Bahnhofsgebäudes von Neustadt heraus. Nicht nur war den Bedingungen eines Keilbahnhofs zu genügen – Bahnsteige zu beiden Seiten des Gebäudes, Zugang zur Querfront zwischen den Gleisen –, darüber hinaus war auch noch zu berücksichtigen, dass die Bahnsteige in einem Bogen verlaufen, dem sich das Gebäude anzupassen hatte. Eine Kombination aus Kibris „Feldafing“ und einem seiner architektonischen Ableger (dem S-Bahn-freien Vorgänger des heutigen „Wilhelmsbad“) machte das Unmögliche möglich. Der auf das Hauptdach aufgesetzte turmartige Raum ist der

Die Übergabe von der vorangegangenen Doppelseite macht sich bereits wieder auf den Rückweg. Dazu muss mitten durch die Straßen gefahren werden. Oben eine Nachtaufnahme vom Güterschuppen, unten die Fußgängerbrücke über die Bahnstrecke.



Beim Rückweg durch die Stadt kommen wir an maßstäblichen und dabei beachtlich großen Gebäuden vorbei. Interessant ist auch der Übergang zur Hintergrundkulisse gelöst (Bild rechts), wobei z.T. auch Halbreliefgebäude als Zwischenstufe vorkommen.


Pension





Obwohl als Industrieanschluss konzipiert, werden die eingepflasterten Gleise auch von Personenzügen befahren: Die Arbeiter müssen das Werksgelände erreichen! Der Schienenbus hält gerade am Haltestellengebäude.



Dienstbereich des Fahrdienstleiters; genau wie die Schalterhalle verfügt er über eine Inneneinrichtung.

Beachtung verdient schließlich noch die Tatsache, dass bei meiner Anlage konsequent auf die Wasserversorgung geachtet wurde. Durch das Waldgebiet schlängeln sich zwei Rohre, die ihren Ausgangspunkt wohl an einer auf der Hintergrundkulisse angedeuteten Staumauer haben, den Waldweg in (umgerechnet) einigen Metern Höhe überqueren und zu einem kleinen Wasserwerk auf halber Höhe oberhalb des Bws von Neustadt führen. Von dort gehen getrennte Rohre einerseits ins Bw selbst, andererseits in den Untergrund; am vorderen Anlagenrand kann man einen entsprechenden Auslass entdecken.

Problemzonen

Ganz fertig ist die Anlage nicht geworden. Die nicht installierte Oberleitung wurde schon erwähnt. Hinzu kommen Details: Der Keilbahnhof hat keinen Namen (entsprechende Schilder fehlen völlig); nicht beschriftet sind auch Stellwerk (das dank Verbretterung kaum noch zu erkennende „Cölbe") und Fahrdienstleitung. In „Eschbronn" war auch vorgesehen, die Weinert-Weichenlaternen zu beleuchten; daraus wurde nichts, viel zu schwer ist an die „unterirdische" Mechanik zu gelangen. All das sind Schwachstellen, die gut zu verkraften sind. Das gilt auch für die nicht konsequent vorgenommene Alterung der Gebäude. Einiges ist wirklich patiniert und wirkt realistisch. Aber heute wünsche ich mir, ich hätte im Einzelfall mehr Mut (und Zeit) gehabt.

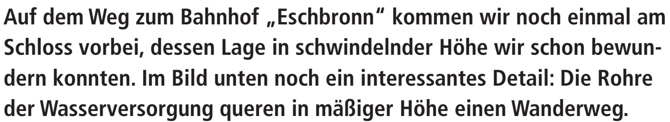
Ein wirklich störendes Moment stellt indes der „Hintergrund des Hintergrunds" dar. Das betrifft natürlich nicht die fantastischen MZZ-Kulissen, die im Stadt- und Landschaftsbereich jede nur wünschenswerte Anpassung an eigene Vorstellungen erlauben – hoffentlich bleibt dieses Produkt uns Modellbahnern erhalten! Nein, gemeint ist, dass ich 1989, im Jahr des Baubeginns, noch mit einer ungeweißelten Raufasertapete als Himmelsersatz zufrieden war. Für kurzsichtige Augen ergab sich tatsächlich der Eindruck eines diffusen, wolkenverhangenen Tages. Heute sind die Tapeten unvermeidlich vergilbt – schweigen wir ...

Ausblick

Die Tage der Anlage sind leider gezählt. Zwar bereitet mir die Konzeption des Fahrbetriebs nach wie vor uneingeschränktes Vergnügen und in stillen Minuten genieße ich es, die Augen einfach nur über die Landschaft wandern zu lassen und mich an den Details zu erfreuen: Es ist halt meine Welt, die ich mir hier erschaffen habe. Nach zwanzig Jahren hat nun aber ein erster Weichenantrieb seinen Dienst versagt. Das stellte noch kein großes Problem dar, weil der auszutauschende Antrieb am vorderen Anlagenrand lag; mir graut jedoch vor dem Moment, da eine Weiche im hinteren Untergrundbereich aufgibt: Vor zwanzig Jahren war ich hinsichtlich meiner eigenen Gelenkigkeit wohl doch zu optimistisch ... Nebenbei: Ein Riesenkompliment an Roco; die in den Schattenbahnhöfen verbauten Oberflurweichenantriebe des Rocoline-Systems sind nahezu unverwüstlich und werden mit in die Nachfolgeanlage übernommen.

Eigentliche Ursache des drohenden Abrisses aber sind unaufschiebbare Sanierungsarbeiten im Haus, die auch das Eisenbahnzimmer erfassen werden. An der Neukonzeption wird freilich schon kräftig überlegt. Die Anforderungen sind bescheidener geworden: Modelle von 26,4-m-Wagen gibt es nicht mehr, 2'C1'-Dampfloks enden bei der bay S 3/6 und der wü C; Neben- und Lokalbahnbetrieb sind angesagt. Erlaubt ist allenfalls noch eine eingleisige elektrifizierte Strecke nach dem Vorbild Freilassing–Berchtesgaden oder Murnau–Garmisch, selbstverständlich ohne die dort in Wirklichkeit anzutreffenden Schnellzüge. Und die Anlagentiefe wird 90 cm ganz gewiss nicht überschreiten. So wird es irgendwann wieder heißen: „Auf ein Neues!" Vielleicht in zwanzig Jahren?

Der Weg vom Gleisanschluss zurück zum Bahnhof „Neustadt" führt entweder über den Nebenbahn-Endbahnhof „Eschbronn" oder über eine Spitzkehre direkt. Letztere liegt allerdings im Verborgenen, sodass wir auf dem Nebenbahn-Teil von „Neustadt" herauskommen.



Auf dem Weg zum Bahnhof „Eschbronn" kommen wir noch einmal am Schloss vorbei, dessen Lage in schwindelnder Höhe wir schon bewundern konnten. Im Bild unten noch ein interessantes Detail: Die Rohre der Wasserversorgung queren in mäßiger Höhe einen Wanderweg.





Zum Empfangsgebäude des Nebenbahn-Endbahnhofs „Eschbronn" gibt es nicht viel zu sagen: Es entspricht im Wesentlichen dem bekannten Kibri-Bausatz – ohne den Stellwerksanbau allerdings, da alle Weichen ortsgestellt sind. Die weitere Ausgestaltung sowie das ganze Drumherum ist aber sehr wohl der Rede wert. Man beachte beispielsweise den Dreibein-Kran zur Holzverladung – einschließlich Ketten und imitiertem Antrieb selbst gebaut! Der Güterschuppen in Holzbauart entstammt dem Eschbronn-Ensemble, farblich überarbeitet und um eine Rampe ergänzt.



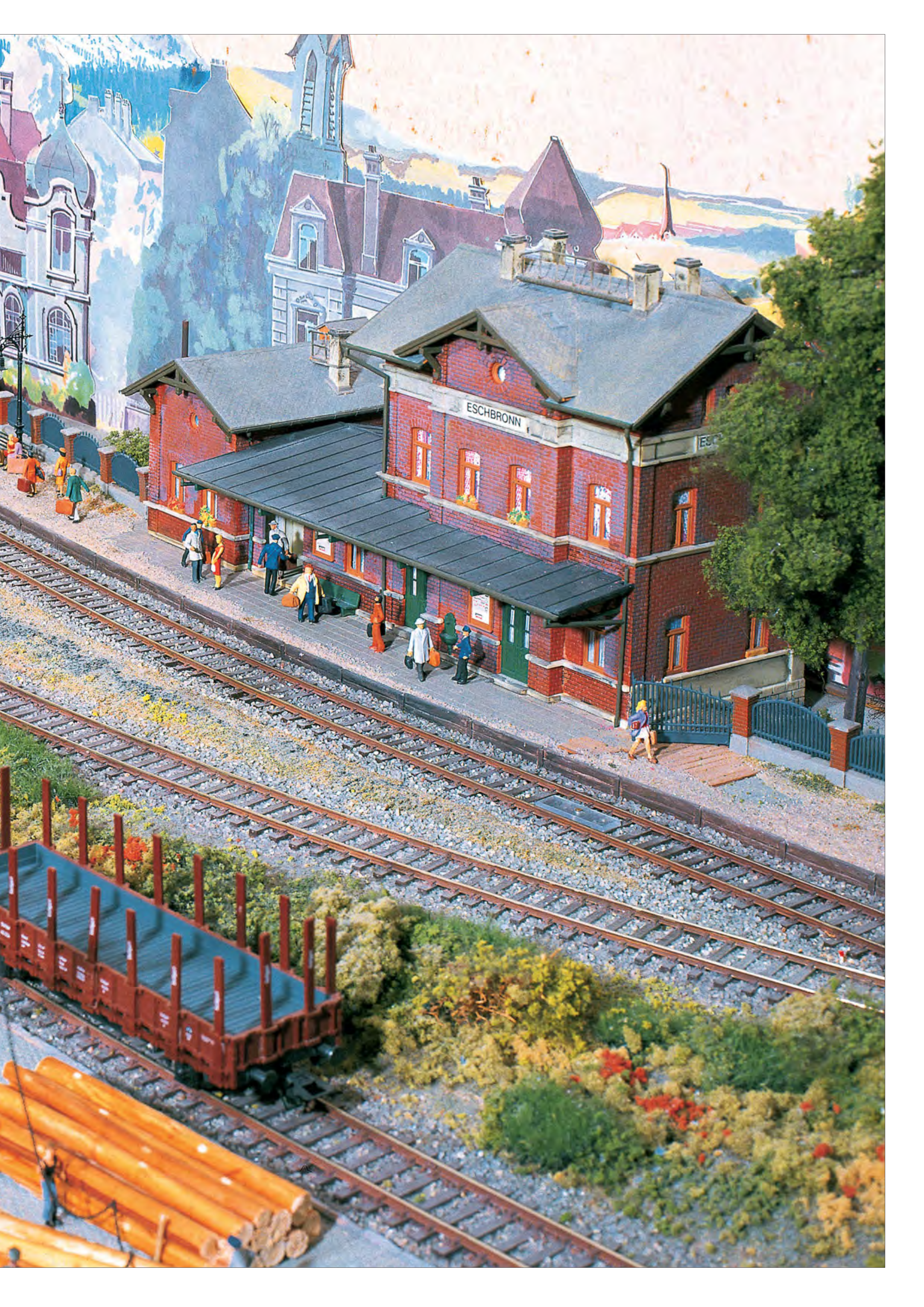
Auch in „Eschbronn“ übernimmt es die Hintergrundkulisse wieder, die eigentliche Ortschaft darzustellen.

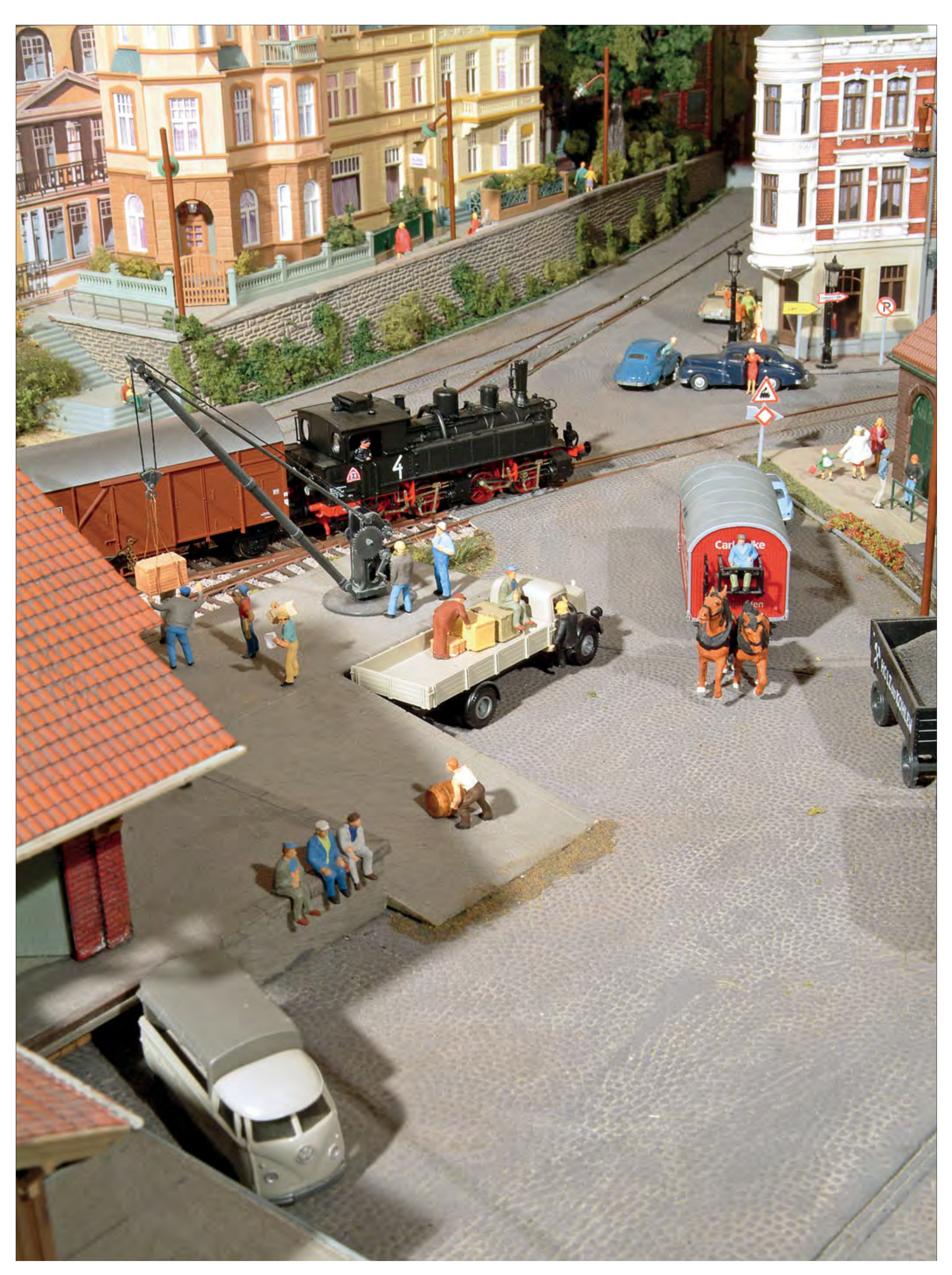
Der Personenzug aus bayerischer Lokalbahnlok und Behelfspersonenwagen ist übrigens die Nachbildung einer Garnitur, die Gottfried Turnwald vor Jahren in Niederbayern abgelichtet hat.

Für welche der Damen mag der Brief sein? Nur wenige Zentimeter neben dem Endbahnhof ist diese Situation zu finden. Die hohe Stützmauer soll auf den erheblichen Höhenunterschied hinweisen, der zwischen den Bahnhöfen „Neustadt“ und „Eschbronn“ zu überwinden ist.



Unser Abschiedsbild vom Bahnhof Eschbronn. Trotz sparsamer Gleisausstattung im Nebenbahn-Endbahnhof bestehen doch Lademöglichkeiten (Holzverladung) für Güterwagen; außerhalb des Bildausschnitts gibt es noch einen Güterschuppen; ein Lokschuppen ist auch vorhanden!


ESCHBRONN



Zweifellos eines der schönsten Motive auf der H0-Anlage Konrad: der Gleisanschluss zur Zuckerfabrik. Kehren wir deshalb zum Schluss unseres Rundgangs noch einmal an diese Stelle zurück. Die ins Straßenplanum eingebetteten Gleise machten zwar sehr viel Arbeit, wirken dafür aber umso realistischer. In puncto Epoche helfen nicht nur die Autos bei der Einordnung, sondern auch die Verkehrsschilder.

Strandgut: Eisenbahn in Friesland

Text: Thomas Ahle Fotos: Gerhard Peter



Die norddeutsche Küstenlandschaft, die von Flussläufen und Kanälen durchzogen ist, wurde auf der N-Anlage der Eisenbahnfreunde Friesland hervorragend nachgebildet. Dargestellt sind hier die beiden Hubrollbrücken über den Ems-Jade-Kanal bei Mariensiel. Natürlich sind sie funktionsfähig und sicherungstechnisch durch Deckungssignale geschützt.





Auch auf die Felspartien des Gebirges braucht der Betrachter auf der großen N-Modulanlage der E.F. Friesland nicht zu verzichten. Die nahen Mittelgebirge bieten genügend passende Motive. Beeindruckend der Wasserfall hinter der weitgespannten Brücke.



An der Nordseeküste ist diese Modulanlage im Wesentlichen beheimatet. Die Weite des „platten Landes" haben die Eisenbahnfreunde Friesland e.V. in Baugröße N hervorragend eingefangen. Da führen Brücken über einen Kanal, aber auch das Bergland findet auf einem Teil der Anlage Platz. Und das Beste: Nirgends kommt der Eindruck von Gedrängtheit auf!

Nachdem wir an diversen lokalen Modellbahnveranstaltungen sowie an den Modellbahnausstellungen in Leipzig, Köln und Dortmund teilgenommen hatten, durften wir dieses Jahr auf der Faszination Modellbau Sinsheim unsere Modulanlage in der Spur N den Besuchern vorstellen.

Wir, das sind zurzeit acht Mitglieder der Eisenbahnfreunde Friesland aus Wilhelmshaven, die Anfang des Jahres 2000 beschlossen, eine Modulgruppe für die Spur N ins Leben zu rufen, nachdem im Verein schon seit längerem eine Modulgruppe für die Spur H0 erfolgreich etabliert war. Am Anfang stand eine (kurze) Modulvereinbarung, in der die Größe der Module und der Übergang zwischen diesen beschrieben wurde. Die Tiefe an den Modulköpfen wurde festgelegt auf 60 cm, die Längen auf 60, 90 oder 120 cm. Es ist auch eine Sondergröße von 90 cm x 150 cm möglich. Die Gesamthöhe der Module beträgt 90 cm über der Standfläche (890 mm bis 910 mm einstellbar). Nach dieser inzwischen in der vierten Fassung fortgeschriebenen Baubeschreibung wird auch weiterhin gebaut.

Die Anlage umfasst derzeit ca. 60 Meter Module und ist in einer großen E-Form konzipiert. Ungefähr die Hälfte ist Eigentum der Mitglieder, der Rest Vereinseigentum. Damit der Betrieb auf den mehr als 30 Blöcken von uns auch bedient werden kann – und wir dennoch Zeit für Fragen aus dem Publikum haben –, wird der Fahrbetrieb auf der gesamten Anlage durch ein eigens für diese Anlage entwickeltes analoges Blocksystem verwaltet. Die Informationen für die Steuerung werden über Reflexlichtschranken gewonnen. Jedes Modul hat eine Steuerbox mit eigenem 220-V-Anschluss und der notwendigen Elektronik für die Blocksteuerung. Zur Steuerung der einheitlichen Fahrspannung wird eine Fahrspannungsreferenz über alle Module durchgeschleift. Die Blocksteuerung enthält eine Anfahr- und Bremsverzögerung.

Doch nun wollen wir Ihnen auf einer Rundreise über die Anlage die einzelnen Module etwas näher vorstellen. Dazu besteigen wir in der zwölfgleisigen Schiebebühne einen Triebwagen der Nordwestbahn, hier ein Fahrzeug vom Typ Talent, ein Brawa-Modell. Auf dieser Bühne werden die Züge aufgegleist und für den Betrieb bereitgestellt. Das Modul ist 4,80 (4 x 1,20) Meter lang. Die Schiebebühne von zwei Metern Länge befindet sich in den beiden mittleren Modulteilen unter einem Hochgebirge versteckt. Der bewegliche Teil läuft auf kugelgelagerten Schubladenführungen und wird von zwei 12-V-Getriebemotoren und je einer Gewindestange M6 mit einer Langmutter angetrieben. Das gewünschte Gleis wird über einen zwölfstufigen Schalter eingestellt. Eine optische Abtastung (fünf Lichtschranken) auf jeder Seite des beweglichen Teils erkennt, wenn die gewünschte Position erreicht ist. Das Ganze wird über einen Ein-Chip-Prozessor gesteuert. Die Ein- und Ausfahrt für diesen Bahnhof wird manuell geregelt.

Nach Verlassen der Schiebebühne passieren wir eine Stahlbrücke, die ein Tal mit einem Gebirgsbach überspannt. Bei der Brücke handelt es sich um ein Modell der Bietschtalbrücke (Faller) – wir wollten aber das Bietschtal zu keiner Zeit nachbauen, sondern unsere modellbahnerische Fantasie ausleben und haben ein Tal mit einem größeren Wasserfall an einem Gebirgsbach nachgebildet. Des Weiteren schlängelt sich eine Landstraße über Serpentinen das Gebirge hinauf. Auf dieser kann man eine größere Motorradgruppe auf ihrer gemeinsamen Clubausfahrt sehen. Die Motorräder und Fahrer stammen größtenteils von Noch bzw. von diversen Kleinserienherstellern und wurden teilweise farblich behandelt.

Auf dem nächsten Modul haben wir den Wendepunkt mit der Bergschänke erreicht. Die Strecke führt durch einen Tunnel und es geht zurück über die große Brücke, wobei man kurz vor Verlassen dieses Moduls noch auf der rechten Seite einen kleinen Parkplatz nach dem Motto „Steig aus und wandere" sehen kann. Neben entsprechenden Parkmöglichkeiten gibt es einen Schaukasten mit einer Wanderkarte und einige Bänke und Tische laden zum Rasten ein, wobei gerade eine kleine Gruppe Wanderer es sich unter der Brücke direkt am Bach gemütlich gemacht hat. Diese Modulanordnung, Bergschänke – Bietschtalbrücke – Schiebebühne, ist der einzige Teil unserer Anlage, der immer in dieser Zusammenstellung aufgebaut wird.

Nun passieren wir das Gebirge, unter der sich die Schiebebühne befindet und kommen zu einem Modul, das einen Teil unserer Heimat repräsentiert, dem Haltepunkt Mariensiel, den wir nach Überqueren der Rollhubbrücken über den Ems-Jade-Kanal erreichen. Die Brücken wurden bereits in Heft 8/2006 der MIBA näher beschrieben. Die Eisenbahnbrücken, die Straßenbrücke sowie alle Gebäude auf diesem Modul wurden originalgetreu nachgebaut. Alle Brücken können wie ihre Vorbilder ge-



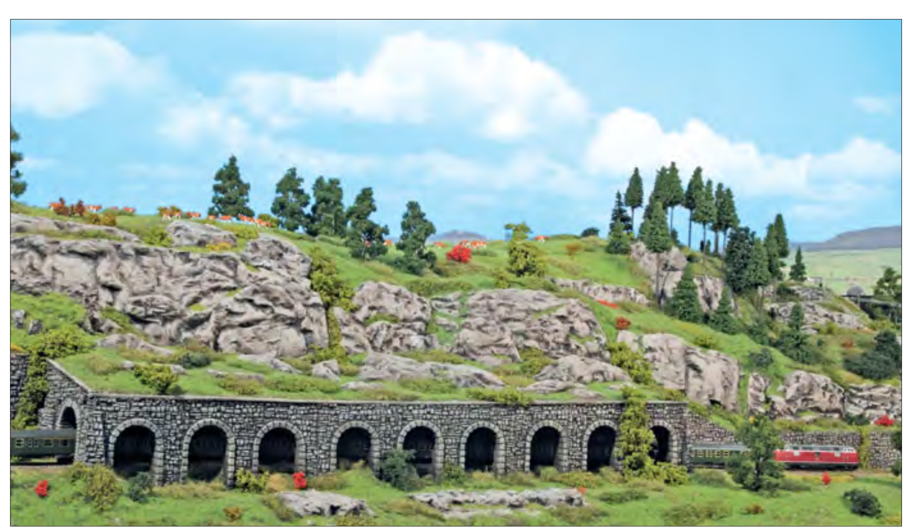
Noch ein Blick auf den Haltepunkt Mariensiel.
Rechts: Die zugehörigen Hubbrücken und der Streckenabzweig wirken wirklich großzügig!





Der moderne Triebwagen der Nordwestbahn, ein Talent, befährt die Bietschtalbrücke; auf der Serpentinenstraße findet gerade eine Motorradausfahrt statt. Diesem Motiv werden wir später noch einmal begegnen.
Der Parkplatz ist Ausgangspunkt für viele Wanderungen.





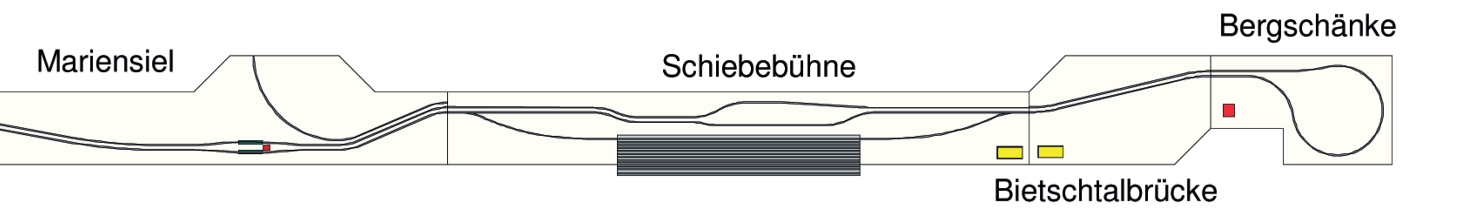
Mit diesem Gebirgszug wird der Schattenbahnhof verdeckt, dessen Herzstück eine selbstgebaute Schiebebühne darstellt. Auf die „andere Seite" dieser Szene (bzw. ihr Innenleben) kommen wir noch einmal zurück.



öffnet werden, wobei die Sicherung der Bahnstrecken selbstverständlich mittels funktionsfähiger Brückendeckungssignale erfolgt.

Die Fahrt geht weiter durch eine friesische Landschaft mit einem für unsere Region typischen Bauernhaus. Als Nächstes erreichen wir eine weitgezogene Kurve aus zwei 45°-Modulen. Aufgrund der baulichen Ausführung kann man mit diesen beiden Modulen je nach Erfordernis eine Links- oder eine Rechtskurve aufbauen.

Auf dem rechten Teil des gesamten Moduls sehen wir ein Betonmischwerk, welches aus dem Bausatz von Faller entstand und lediglich farblich behandelt wurde, das Bürogebäude und die Garagen sind ebenfalls farblich behandelte Faller-Bausätze. Die Lkws sind von Wiking und wurden in den Farben der Firma lackiert, ebenso wurden sie mit einer Führerhausinneneinrichtung, Außenspiegeln und teilweise mit Fah-



Zur Orientierung: In dieser Form war die N-Anlage der E.F. Friesland auf der Publikumsmesse in Sinsheim aufgebaut. Wie bei jeder Modulanlage kann die Reihenfolge der (genormten) Einzelmodule wechseln bzw. kann veränderten Raumgrößen angepasst werden. Etwa die Hälfte der Module gehört den Mitgliedern, die andere Hälfte ist Vereinseigentum.

rer und Beleuchtung versehen. Auf der linken Seite passieren wir ein Kornfeld, daneben wird gerade das letzte Heu mit dem Ladewagen eingebracht.

Auf dem zweiten Teil des 45°-Moduls sehen wir drei Windkraftanlagen, auch diese sind Serienbausätze von Faller, allerdings verwenden wir für den Antrieb Mikromotoren, welche direkt in die Gondeln eingebaut sind. Des Weiteren hat jede Windkraftanlage natürlich auch eine blinkende Rundumwarnleuchte, diese wurden mit SMD-LEDs nachgebildet.

Nun kommen wir an einen Engpass, die Eisenbahnbrücke über eine kleine Talsenke muss erneuert werden. Während der Bauzeit steht lediglich eine einspurige Behelfsbrücke zur Verfügung. Die notwendigen Informationen zur Steuerung des wechselseitigen Verkehrs werden aus der Blocksteuerung gewonnen. Dadurch wird auch auf unserer Modellbahnanlage der Zugverkehr etwas eingeschränkt, aber das Thema wurde ganz bewusst für dieses Modul gewählt, da es eine Vielzahl von besonderen Gestaltungsmöglichkeiten bietet.

Die Behelfsbrücke stammt von Arnold, bei den Lkws handelt es sich wieder um Fahrzeuge von Wiking, die alle mit Führerhausinneneinrichtung, Außenspiegel und Fahrer versehen wurden. Die Betonpumpe ist ein Eigenbau auf Basis eines Wiking-Fahrzeugs. Die Bagger und Raupen sind Weißmetallbausätze von den Firmen GHQ und Langley. Alle Fahrzeuge wurden in den Farben der Baufirma lackiert.

Wir kommen nun zu einem kreuzungsfreien Abzweig, über den wir auf zwei getrennte Streckenabschnitte verzweigen. Die Hauptstrecke wird mit zwei Kastenbrücken über die nach links abgehende Strecke geführt. Dieses Modul kann nach Bedarf von Hand oder automatisch gesteuert werden. Im Automatikbetrieb werden die Weichen durch Informationen aus der Blocksteuerung auf den entsprechenden Streckenabschnitt geschaltet.

Erst einmal setzen wir hier unsere Reise geradeaus am Weinberg vorbei weiter fort. Vorbei an einer schon etwas älteren Gitarrenfabrik, an deren Laderampe reger Betrieb herrscht, geht es weiter zu einem Bergwerk, welches zum Abtransport des gewonnenen Materials ein eigenes Anschlussgleis hat. In einer 90°-Kurve fahren wir an einem kleinen Berg vorbei, überqueren eine sechsspurige Autobahn und erreichen den Übergabebahnhof Abendstern.

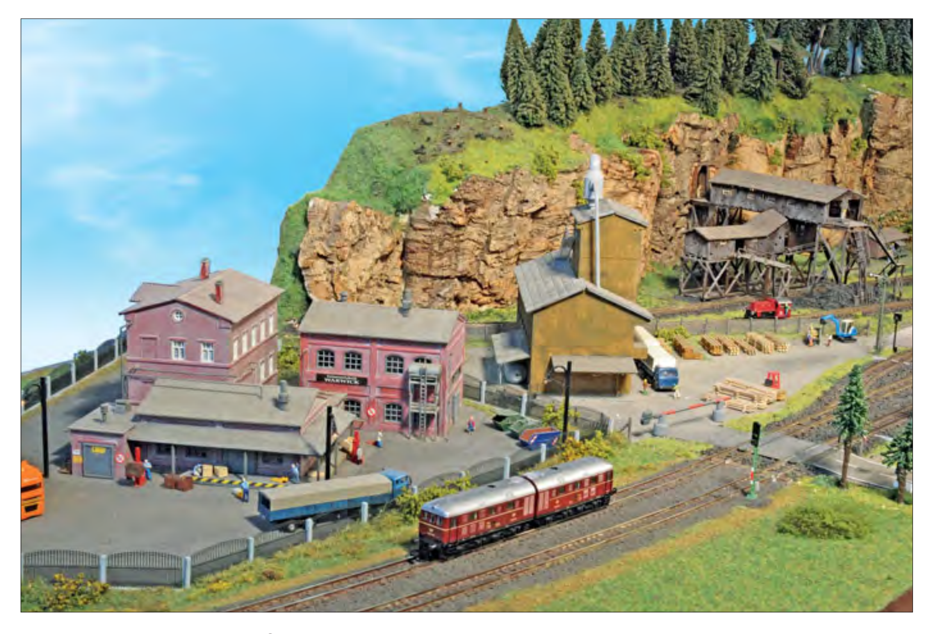
Dieses Modul besteht aus sechs Segmenten, mit einer jeweiligen Länge von 120 cm. Ursprünglich bestand das Modul aus nur vier Segmenten; doch machte es die Einführung des Blocksystems erforderlich, jeweils links und rechts ein Modul anzufügen, um die entsprechende Gleislänge von 180 cm



Eine große Brückenbaustelle ist das Thema dieses Moduls. Zweifellos stellt sie einen ausgesprochenen Blickfang auf der Anlage dar. Man betrachte sich nur einmal die Schalungen für die neuen Pfeiler aus der Nähe!

Doch auch betrieblich kommt man auf seine Kosten – denn die an sich zweigleisige Strecke ist hier auf ein Gleis reduziert. Zugbegegnungen auf diesem Engpass müssen also fahrdienstlich überwacht werden!





Das Bergwerk (rechts) verfügt natürlich über ein eigenes Anschlussgleis, links vorne die Gitarrenfabrik.
Bild rechts: „Wie im richtigen Leben“: Elefantenrennen auf der (sechsspurigen) Autobahn, auf der Brücke oben drüber rollt der Autotransportzug, der schon wieder neue Pkws bringt.
Geradezu liebevoll wird die Landwirtschaft im Maßstab 1:160 dar- und nachgestellt.







Am Bahnübergang in Abendstern ist mächtig was los; eben fährt die S-Bahn aus, die die Pendler wieder nach Hause zurückbringt.

vor dem jeweiligen Einfahrsignal zu bekommen.

Die Anregung zu diesem Modul kam durch ein Bild einer Laderampe in einer Modellbahnzeitschrift, an der die Umladung von einer Schmalspurbahn auf die Regelspurgleise der damaligen DB erfolgte. Nach einiger Recherche stieß man auf das Buch „Die Biebertalbahn“ von Rainer Haus. Der Bahnhof Abendstern liegt an der ehemaligen Kleinbahnstrecke von Bieber nach Gießen. Aus diesem Buch wurde der Gleisplan des Bahnhofes Abendstern im Zustand um das Jahr 1960 übernommen, ebenso die Verladerampe und die teilweise stillgelegte Schmalspurstrecke im Anschluss der Verladerampe. Die Kleinbahnstrecke nach Gießen endete zu dieser Zeit bereits in Abendstern, kurz bevor sie die Hauptstrecke querte. In dem Gebiet um Bieber gab es diverse Bergwerksanlagen, das dort abgebaute Material wurde auf der Schmalspur nach Abendstern befördert und



dort an der Verladerampe auf die Regelspur umgeladen.

Auch der Bahnübergang, die Freiladegleise, die Fabrik und der Güterschuppen wurden an ihrem richtigen Platz positioniert. Lediglich die Hauptstrecke wurde um das zweite Gleis ergänzt, damit es in unser Modulsystem passt. Der Bahnhof und die sonstige Bebauung sind dann wieder der modellbauerischen Fantasie des Erbauers entsprungen.

Die Gebäude wie Bahnhof, Stellwerk, Bauernhof und Güterschuppen sind von Faller und wurden wiederum farblich behandelt und gealtert. Die Ausstattungsdetails kommen größtenteils von Kleinserienherstellern. Die Fahrzeuge der Schmalspurbahn an der Verladerampe sind Serienfahrzeuge der Baugröße N, die auf Spur-Z-Fahrwerke umgerüstet wurden.

Nach einem kurzen Aufenthalt setzen wir unsere Reise fort und kommen schnell zu einer etwas größeren Stadt. Dieses Modul besteht aus zwei Segmenten; es wurde bereits im Jahr 1999 erbaut und passt glücklicherweise doch in unser Modulsystem. Die Fernstrecke führt zweigleisig ohne Verzweigung diagonal über das Modul. Mittendrin führt eine Brücke über die Trennstelle des zweiteiligen Moduls, die zum Transport herausgenommen werden kann. Bei dieser Streckenführung wechselt die Fernstrecke die Betrachterseite. Unten in der Stadt ist eine umfangreiche Straßenbahnanlage zu sehen. Die Straßenbahn ist eine völlig eigenständige Anlage und von der Fernbahn getrennt. Zwei ineinanderliegende und verbundene Kreise lassen die Möglichkeit zu, mit zwei Straßenbahnzügen gleichzeitig und unabhängig Fahrbetrieb durch die Stadt und Rangierbetrieb auf der Schiebebühne und in der Halle zu machen. Die analogen Fahrregler sind selbst gebaut und für besonders langsamen Fahrbetrieb optimiert; sie werden manuell bedient.

Motivation zum Bau dieses Moduls war die Liebe zur Straßenbahn, denn diese ist eine besondere Form der Schienenfahrzeuge. Ihre Verbreitung zur Sicherstellung der Personenbeförderung im regionalen Stadtverkehr sollte auch im Konzept einer Modulanlage mit verwirklicht werden. So wurde ein Stadtszenario der Siebzigerjahre erfunden, um sowohl den Fernverkehr als auch den Straßenbahnverkehr darstellen zu können.

Die Straßenbahn AG mit ihrem Verwaltungsgebäude und einer selbstgebauten Fahrzeughalle inklusive einer Schiebebühne bildet den Schwerpunkt auf einer Hälfte des Moduls. Hier konnte eine alte Minitrix-Schiebebühne, bereits seit längerer Zeit nicht mehr im Programm, eingesetzt werden, um sowohl Straßenbahnzüge in die Halle zu verbringen oder entsprechend herauszuholen. Die Gleisanschlüsse der Schiebebühne an das Fahrnetz sind so gestaltet, dass Fahrzeuge mit Anhänger

über die Schiebebühne in ihrer Fahrtrichtung gewendet werden können.

Die dazugehörige Stadt wurde auf der anderen Hälfte des Moduls gestaltet. Beginnend an der Kirche, wo eine Hochzeitsszene für eine eher freudige Stimmung sorgt, geht es weiter durch die Hauptstraße mit Straßenbahntrasse, vorbei an einer Abrissszene, wo gerade ein altes Haus einem neuen Bauvorhaben weichen muss. Der Abrissbagger ist in Aktion und der triste Bauzaun wurde mit Graffiti „verschönert". Gegenüber in der Konditorei gibt es unter der langen Markise Gelegenheit zu einer Kaffeepause. Im anschließenden Kino läuft immer noch erfolgreich seit langem der Film „Der blaue Engel".

Ein letzter Blick über die stark belebte Kreuzung durch die enge Straßenschlucht auf die Eisenbahnbrücke lässt das dynamische Stadtleben erahnen. Gut, dass hier der Verkehr mit einer Ampel geregelt wird.

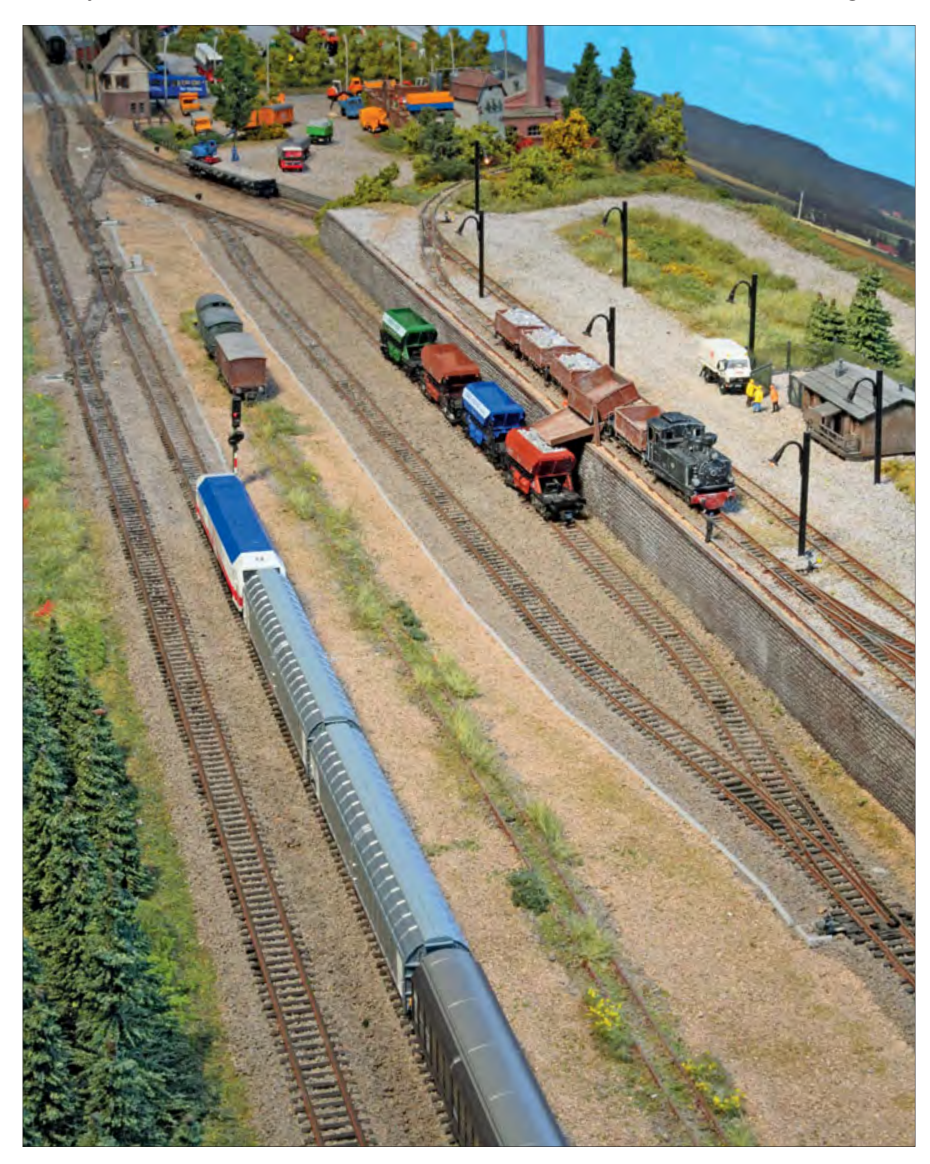
Nach Verlassen der Stadt fahren wir vorbei an einem kleinen Neubaugebiet und einem Umspannwerk, wobei die Streckenführung abermals die Betrachterseite wechselt und sich nun wieder an der Modulvorderkante befindet. Als Nächstes kommen wir am großen Containerbahnhof vorbei. Hier herrscht reger Betrieb, Lkws der unterschiedlichsten Speditionen werden be- oder entladen, auch die Container kommen aus aller Herren Länder, was man an den verschiedensten Beschriftungen erkennen kann. Die Fahrzeuge und auch die Container sind Großserienprodukte, die allesamt von einem Vereinsmitglied selbst lackiert und mittels Decals neu beschriftet wurden.

Weiter geht es vorbei an dem ausgedehnten Gelände einer Raffinerie, das mit einem Sicherheitszaun umgeben ist. Im Vordergrund sehen wir die Beladungsstation für die Tank-Lkws einschließlich großem Parkplatz, dahinter die Aufstellgleise für die Kesselwagen und die Füllstation. Daran anschließend kommen die großen und kleinen Tanks, alle vorschriftsmäßig in entsprechende Auffangbecken eingebettet. Rechts vom Tanklager kann man noch einen Teil der ausgedehnten Raffinerieanlagen sehen, wo gerade mithilfe eines großen Teleskop-Autokranes notwendige Revisionsarbeiten durchgeführt werden. Die Raffinerie besteht aus zwei Bausätzen der Fa. Cornerstone, die Tanks sind von Faller, Vollmer, Kibri und Pola, die alle wieder entsprechend farblich behandelt wurden. Der vollbewegliche Autokran ist wiederum Eigenbau eines Vereinsmitgliedes.

Nun beschreibt die Strecke wieder eine 90°-Kurve. Hier können wir zwei Tiefpumpen in Funktion sehen, die das schwarze Gold aus der Erde holen für die nahegelegene Raffinerie.

Daran anschließend sieht man aus dem Fenster in Fahrtrichtung links ein Naherholungsgebiet mit Campingplatz und Badestrand an einem ruhigen See. Zum Campingplatz gehört auch ein Wirtschaftsgebäude mit Kiosk, öffentlichen Toiletten, einem Erste-Hilfe-Raum sowie ein Bootssteg. Auf dem Campingplatz und am Badestrand ist einiges los und auch auf dem Wasser kann man doch schon einigen Betrieb sehen. Die Surfbretter und die Segelboote sind selbst gebaut, das Wirtschaftsgebäude entstand aus einem Pola-Bausatz. Gegenüber auf der Halbinsel macht sich gerade eine Gruppe Taucher am dortigen Anlegesteg fertig zum nächsten Unterwasserausflug.

An diesem können wir leider nicht teilnehmen, denn schon geht es vorbei an einer typisch friesischen Landschaft mit Feldern und Wiesen. Dieses Modul entstand bei einem Drei-Tage-Workshop mit Schülern einer Wilhelmshavener Schule und führt uns weiter in Richtung eines kleinen Ortes, wo gerade der alljährliche Rapsmarkt stattfindet. Nachempfunden den früheren Jahrmärkten in ländlicher Umgebung mit einem kleinen Viehmarkt. Aber anhand der Fahrgeschäfte kann man sehen, dass es sich hier um ein doch schon überregionales Fest handelt, selbst ein Freifallturm wurde dieses Jahr aufgestellt. Es wurden in mehreren Bauabschnitten alle verfügbaren Fahrgeschäfte und Buden der Baugrö-



Der Bahnhof „Abendstern" erstreckt sich über insgesamt sechs Module. Das Bild oben (mit der Umladung von Schmalspur auf Regelspur) findet seine Fortsetzung im Bild rechts.


STOP
STAR CAR
Der Nachtbus.



Städtische Bebauung und städtisches Treiben müssen glaubhaft dargestellt werden! Dazu gehört auch Atmosphärisches wie der Abriss des Hauses links mit Bagger und Bauzaun, ebenso wie die Kino-Reklame für den „Blauen Engel" gleich dahinter. Das eingepflasterte Gleis gehört zum städtischen Straßenbahnnetz.
Am Kirchenportal bringt die obligatorische Hochzeit (links) etwas Glanz für alle Beteiligten.
In der Nähe des Güterschuppens von „Abendstern"







Dichter Innenstadtverkehr an der abknickenden Vorfahrt
Das Straßenbahndepot ist über eine Schiebebühne an das Netz angeschlossen.



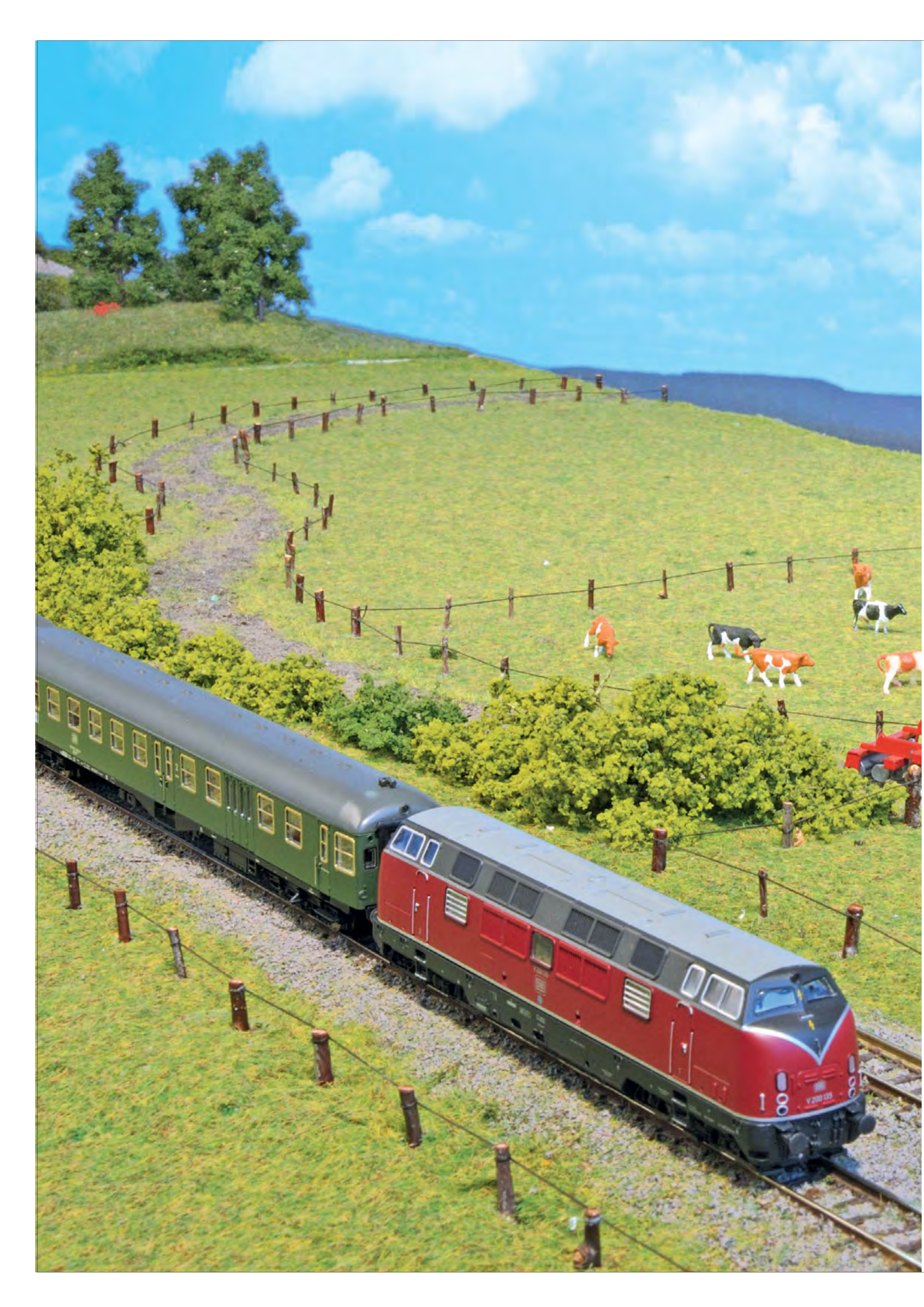
Modernes Tanklager und Beladestation für Mineralöl; nichts wirkt gedrängt oder überladen.
Rechts oben der Badesee mit Campingplatz und Ölförderpumpen
Rechts unten ein lauschiges Plätzchen, das durch einen Tauchereinsatz belebt wird.
Reparaturarbeiten in der Raffinerie



ße N und ein Freifallturm als Eigenbau auf diesem Modul vereint. Dort, wo es möglich war, wurden die Karussells mit SMD-LEDs (insgesamt über 300 Stück) beleuchtet. Da diese meistens auf den beweglichen Teilen sitzen, musste wegen der Stromzuführung auch das Antriebskonzept für die meisten Fahrgeschäfte komplett überarbeitet werden.

Vorbei an einer Reihenhaussiedlung – hier gibt es ein Brückencafè über der Bahnstrecke, bestehend aus einem ausgedienten Speisewagen – erreichen wir einen kleinen ländlichen Bahnhof, wo Lautsprecherdurchsagen ertönen, wenn ein Zug den Hausbahnsteig erreicht bzw. verlässt. Gegenüber vom Bahnhof findet man eine Kleingartenkolonie, die beim diesjährigen Wettbewerb „Schönste Gartenkolonie“ den ersten Platz belegt hat – alle Hecken akkurat rechtwinklig, alles sauber, aufgeräumt – vorbildlich. Des Weiteren gibt es ein Anschlussgleis für das örtliche Sägewerk, neben dem ein moderner Lebensmittelmarkt angesiedelt ist.

Vorbei an einer Windmühle fahren wir in einer weiteren 90°-Kurve auf das zweite Wendemodul der Anlage zu. Hier geht es rund um ein Gartencenter mit Baumschule in die Gegenrichtung zurück.





Man mag es kaum glauben: Diese wohltuend ruhig gestaltete friesische Landschaft wurde von Schülern während eines dreitägigen Workshops gestaltet! Das eingeklinkte Bild oben zeigt einen Teil des Moduls der Jugendgruppe.



Werfen wir einmal einen Blick hinter die Kulissen. Der Höhenzug tarnt den Schattenbahnhof von der einen Seite.
Von der Rückseite her gesehen entpuppt sich das Ganze als zwölfgleisiger Zugspeicher mit genügend Eingriffsmöglichkeit, auch von oben her.
Die selbstgebaute Schiebebühne nimmt ganze Zuggarnituren auf, wie das Bild unten zeigt. Die Schienenenden sind jeweils festgelötet, um Beschädigungen zu vermeiden.

Auf dem Abzweigmodul beim Weinberg nehmen wir nun den zweiten Weg in den Mittelschenkel der Anlage. Hier kommen wir nach Passieren einer Autoverwertung und einer weiteren kleinen Fabrik an einer ländlichen Idylle mit Felder, Wiesen und zwei Einfamilienhäusern mit prächtigen Gärten vorbei. In einem dieser Gärten wurde mit viel Liebe zum Detail ein Baumhaus mit Strickleiter in einen Baum eingebaut. Dieses Modul wurde mit kleinen Hilfestellungen von zwei Mitgliedern unserer Jugendgruppe gestaltet.

Weiter geht es in einen Anlagenteil, der eigentlich eine komplette sechsteilige Heimanlage ist. Das Haupt-Durchgangsgleis mit dem Bahnhof „Kaneelstadt“ ist mit dem Blocksystem ausgestattet, der Rest wie z.B. Güterbahnhof, S-Bahn und Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und Rundschuppen ermöglicht unabhängigen und abwechslungsreichen Fahrbetrieb, da diese Module mit einem eigenen Schattenbahnhof ausgestattet sind. In dem seitlich vorgelagerten Modul befindet sich unter dem Bergmassiv mit Seilbahn eine Wendeschleife. Ebenso gibt es eine funktionsfähige Straßenbahnlinie. Auch hier ist am Ende ein Modul mit Wendeschleife. Der Zug unterquert im zugehörigen Stadtteil „Westend“ die Hauptstrecke in einer Wendeschleife mit Wechselgleis. In Anlehnung an das „Bergische Land“ fährt ein Zug der Wuppertaler Schwebebahn soeben aus der Fußgängerzone „Kaiserstraße“ kommend über die Hauptstraße mit Autoverkehr – Faller-Car-System – über den Bahnhof Zoo zur Endstation der S-Bahn.

Ich hoffe, die Rundreise über unsere Anlage hat Ihnen gefallen. Sollten Sie selbst diese Reise einmal machen wollen, haben Sie dazu auf der German Rail 2009 in Rheinberg die Möglichkeit, allerdings sind wir dort mit einer etwas kleineren Anlage vertreten.

Sollten Sie sonst noch Fragen haben, dürfen Sie uns gerne ansprechen. Die Adressen der Ansprechpartner finden Sie auf unserer Homepage unter: www.Eisenbahnfreunde-Friesland.de.
Thomas Ahle/E.F. Friesland e.V.



Typisch für die friesische Landschaft sind auch die großen Windkraftanlagen (Bild oben). Unten die Sandbunkertaschen mit Kran, aus denen Zement zusammengemischt wird.



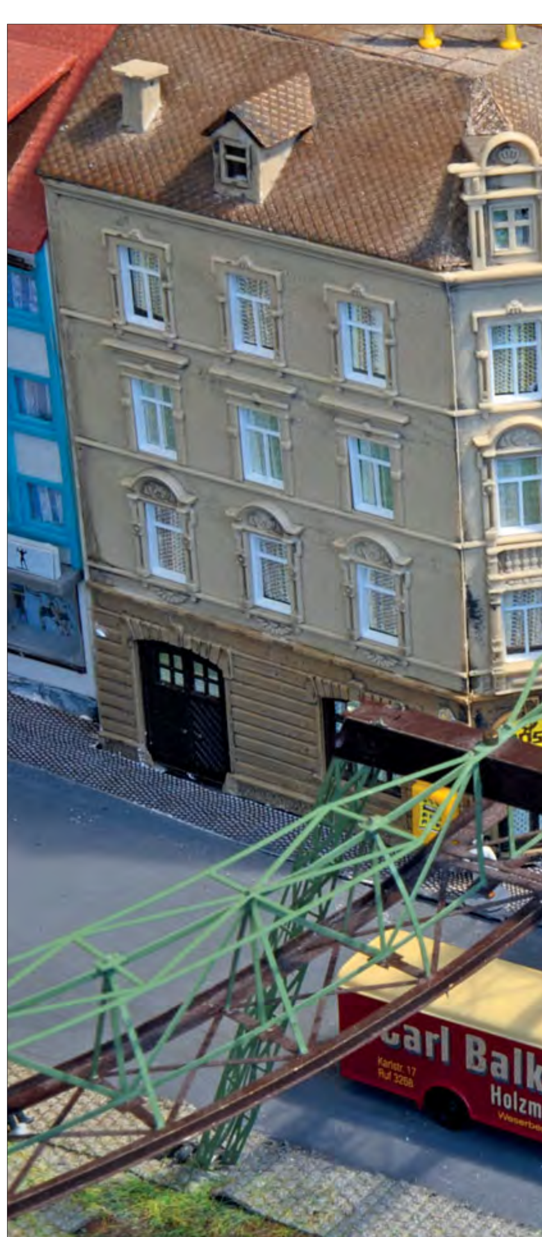


Noch einmal die Hubrollbrücke, ein mindestens für Landratten faszinierendes Motiv, denn ab einer gewissen Höhenlage gibt es solche Brücken einfach nicht mehr.

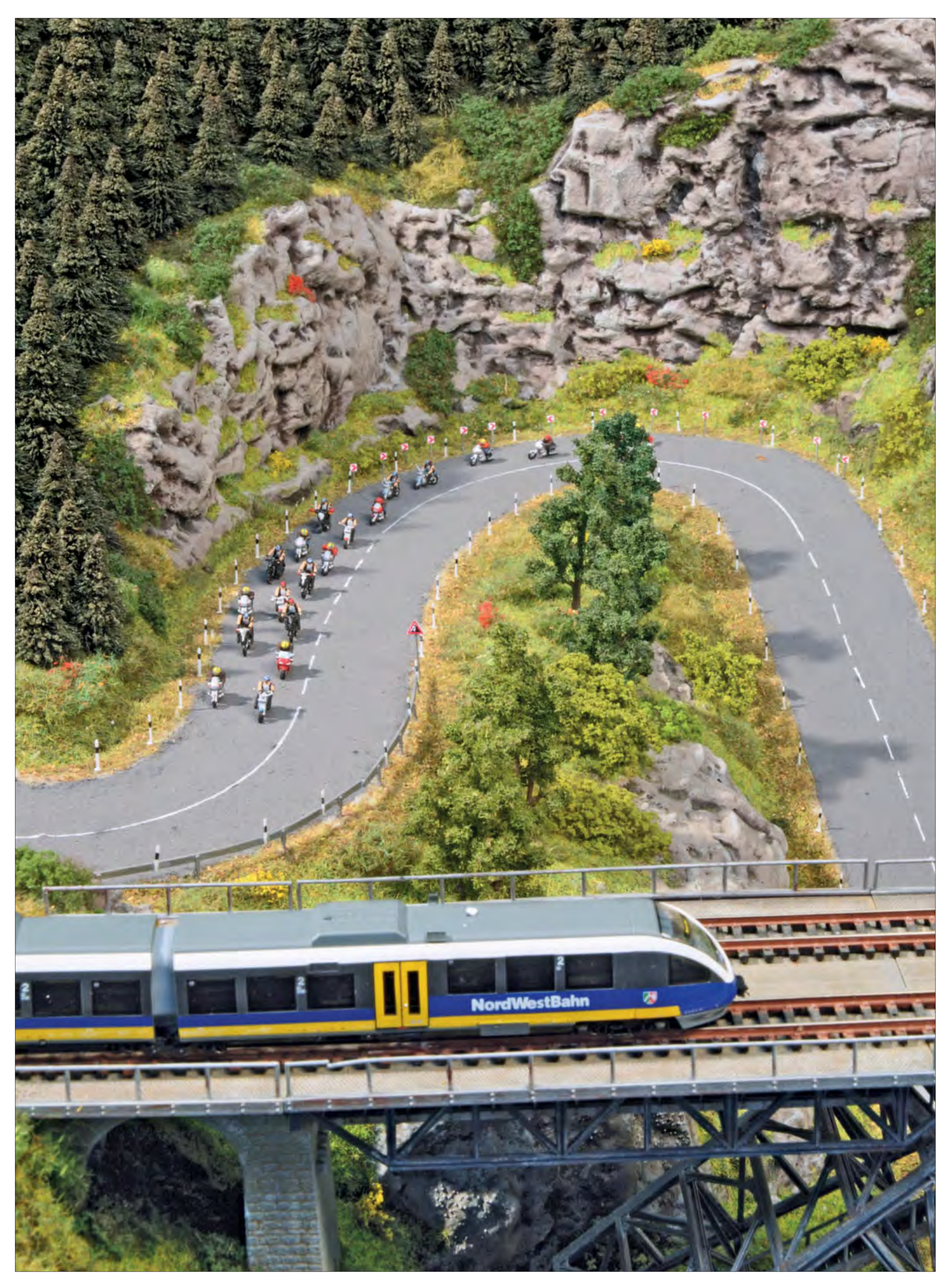
Zum Abschluss unseres Anlagenrundganges machen wir noch einen Abstecher auf den Rummelplatz (Kirmes, Schützenfest). Die einzelnen Fahrgeschäfte wurden z.T. mit Leuchtdioden illuminiert, dazu waren im einen oder anderen Fall sogar die Antriebe umzukonstruieren.

Im Bild rechts ein Modell à la Wuppertaler Schwebebahn. Sie fährt – pardon: schwebt – im Kleinen durch die Straßen der Kleinstadt (innerer Schenkel der E-förmigen Anlage).






Geisterbahn
USA
Apollo



Die Biker auf ihrer gemeinsamen Ausfahrt treffen wir nun schon zum zweiten Mal. Viel flaches Land und dazu auch ein bisschen bergige Gegend charakterisieren die N-Modulanlage der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Über die Grenze …

Text: Roland Uhlitzsch, Fotos: Andreas Stirl

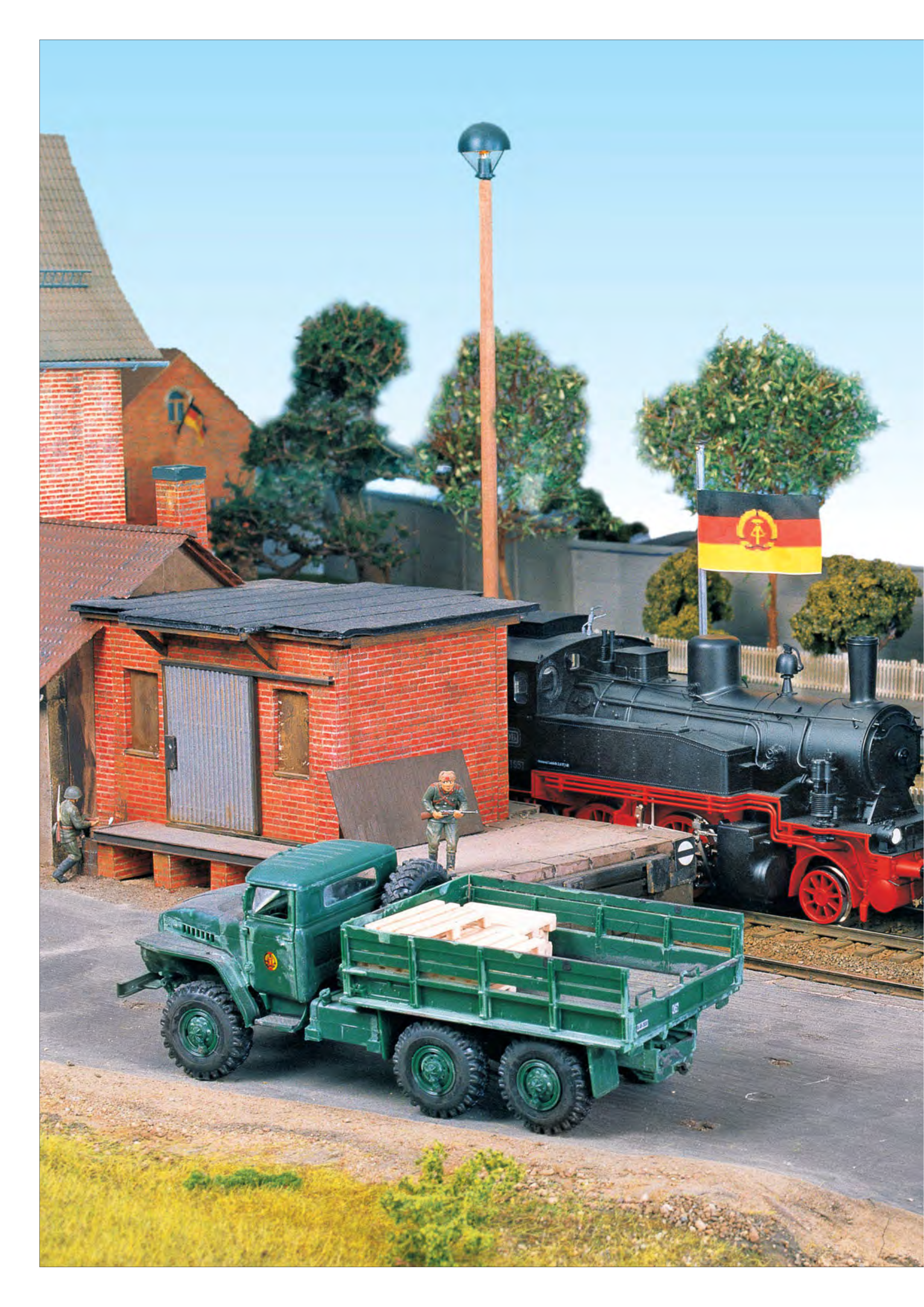
Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Marienborn passiert der Interzonenzug einen kleinen Viadukt – beim Vorbild geht es hier in Richtung Magdeburg weiter. Auf der Anlage können Züge mit bis zu zehn maßstäblich langen D-Zug-Wagen unterwegs sein – im Maßstab 1:32 sind das immerhin über acht Meter Länge …


220 334-7



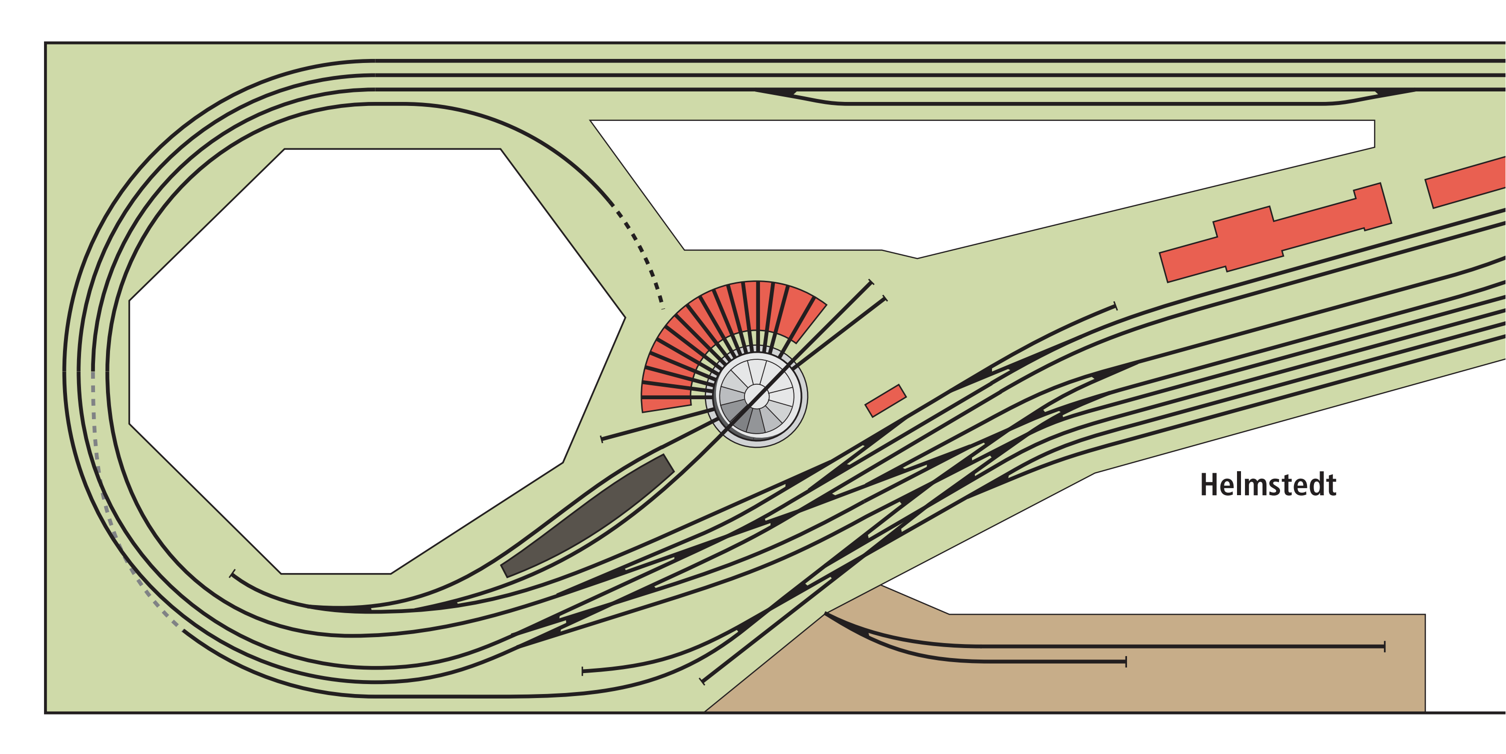
Die Bahnhofseinfahrt von Marienborn. Aus Helmstedt kommend fährt ein Interzonenzug auf Gleis 1 ein, dessen Bahnsteig mit Zäunen komplett vom übrigen Bahnhofsgelände abgeteilt wird – hier fanden die Grenzkontrollen statt.


BAHNSTEIG 1
HERZLICH WILLKOMMEN IN DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK
91
8





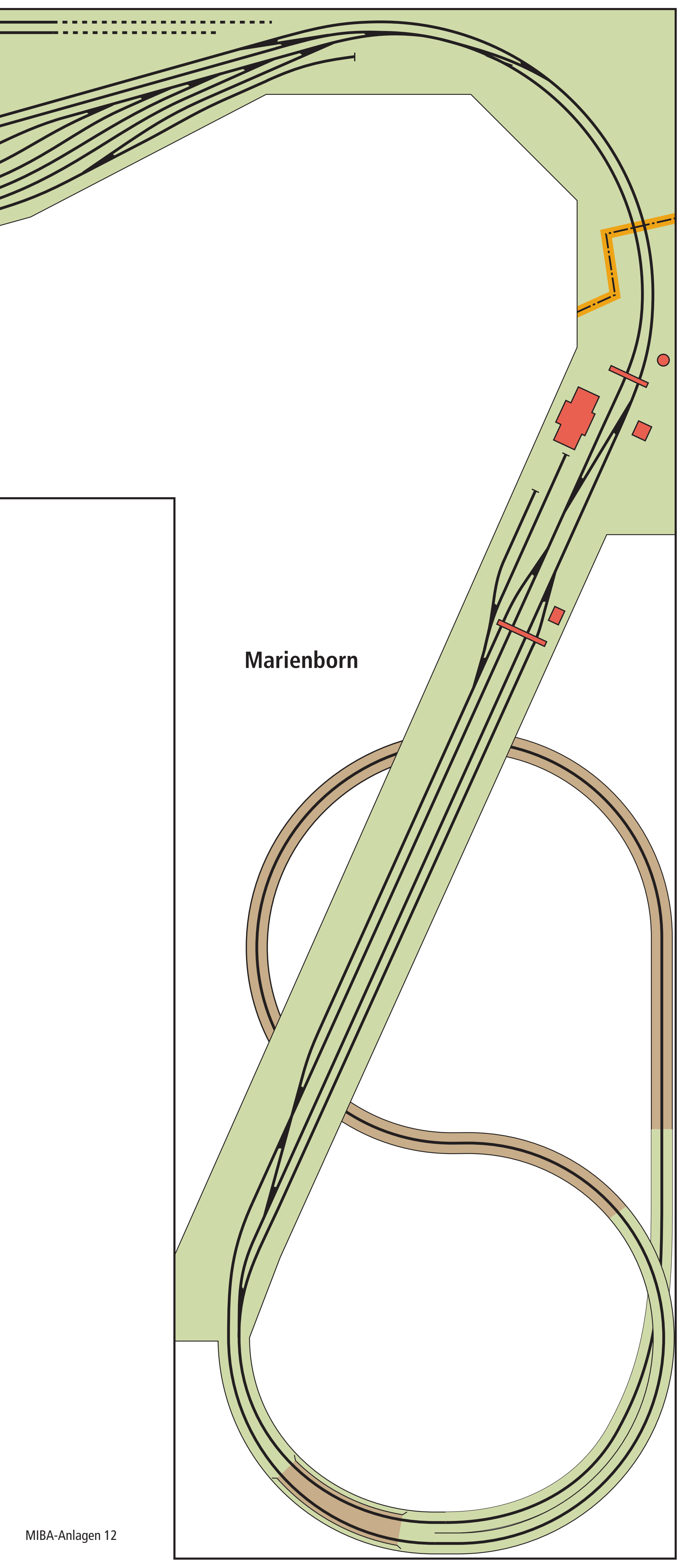
Was mag hier vorgehen? Am Güterschuppen des eigentlich stillgelegten Bahnhofsgebäudes von Marienborn wird ein Güterzugpackwagen bereitgestellt, während auf der Straßenseite ein Armeelaster wartet. Ob geheim oder nicht – das Ganze wird jedenfalls streng bewacht. Seinerzeit wären hier sicher schnell die wildesten Gerüchte in Umlauf gewesen …



Von Helmstedt nach Marienborn über die Grenze – der deutsch-deutsche Grenzverkehr und kalter Krieg als Anlagenthema? Roland Uhlitzsch ließ sich davon nicht abschrecken und baute seine Traumanlage auch gleich noch im Maßstab 1:32 …

Ganz sicher ist es nur wenigen vergönnt, einen Anlagentraum in die Wirklichkeit umzusetzen – noch dazu, wenn es sich dabei gewissermaßen um Stationen der eigenen Lebensreise handelt. Da ich selbst vor langer Zeit aus der damaligen DDR in die Bundesrepublik geflohen bin, hatten für mich die beiden Grenzbahnhöfe Marienborn und Helmstedt eine ganz besondere

Der Bahnhof Helmstedt im Modell; das Empfangsgebäude entstand komplett im Selbstbau.



Der unmaßstäbliche Übersichtsplan der Spur-1-Anlage. Der Anlagenschenkel mit dem Bahnhof Helmstedt ist 27 m lang, der Schenkel rechts mit dem Bahnhof Marienborn 17,8 m – dies macht die Dimensionen der Anlage deutlich! So viel Platz war nur im Dachgeschoss eines Gewerbebetriebs zu finden. *Zeichnung: lk*

Bedeutung. Sie sollten daher mitsamt der deutsch-deutschen Grenze auf der Anlage im Modell nachgebildet werden. Außerdem sollte es etwas ausgesprochen Besonderes werden, denn geplant war die Anlage im Maßstab 1:32!

Auf 480 qm Fläche im Dachgeschoss eines Bürohauses fand sich der für den Anlagenbau notwendige Platz, um die beiden Grenzbahnhöfe so vorbildgetreu wie möglich umzusetzen. Dabei legte ich Wert auf detailgenaue Hochbauten, Landschaft, Gleisanlagen und dies nicht zuletzt auch bei den auf den Gleisen verkehrenden vorbildgerechten Fahrzeugen. So entstand wohl eine der größten Privatanlagen Deutschlands im Maßstab 1:32.

Während Fahrzeuge und Gleisanlagen notgedrungen einem gewissen Qualitätsstandard unterliegen, um einen sicheren Betrieb zu ermöglichen, wurden alle anderen Materialien, die ich beim Bau verwendete, unter dem Gesichtspunkt einer kostengünstigen Beschaffung ausgewählt.

Für die Stützen des Unterbaus kamen gehobelte Kanthölzer zum Einsatz, Lochprofile aus einem aufgelösten Hochregallager dienten als Längsträger. 22 mm starke Siebdruckplatten verwendete ich für die größeren Anlagenflächen in den Bereichen der Bahnhöfe; Tischlerplatten für die Trassen in den Kehren, Steigungen und Strecken außerhalb der Bahnhöfe.

Gebäude

Für den Nachbau der Gebäude verwendete ich 10 mm starke Kapafitplatten und die verschiedensten Materialien aus dem Architekturmodellbau. Nach Möglichkeit dienten Vorbildfotos als Grundlage; soweit die Originalgebäude noch vorhanden waren, konnte ich sie vor Ort vermessen und maßstäblich genau nachbilden. Für das Empfangsge-


Helmstedt
Helmstedt





Unmittelbar an der Anlagenvorderkante steht der Güterschuppen des Bahnhofs Helmstedt, im Hintergrund spitzt so gerade noch das Dach der „Bundesbaracke“ hervor.
Linke Seite: Eine V 200 der DR hat gerade Ausfahrt frei in Richtung Marienborn erhalten. Auf dem Gleis dahinter wird die DB-V 200 gleich von ihrem Eilzug abkuppeln, umsetzen und dann den Weg zurück antreten. Im Bild darunter ist die sogenannte „Bundesbaracke“ neben dem Empfangsgebäude zu sehen – beim Vorbild waren in dem schlichten Zweckbau die Dienststellen des Bundesgrenzschutzes untergebracht.
Unten: Auf dem Bahnsteig in Helmstedt. Insgesamt weisen die Bahnsteiggleise von Helmstedt Nutzlängen von rund 15 m auf, sodass hier vorbildlich lange D-Züge mit zehn maßstäblichen Wagen halten können.

bäude Helmstedt ergab das beispielsweise eine Modelllänge von fast drei Metern! Die Bahnsteige in Helmstedt weisen Nutzlängen von rund 15 Metern auf, denn ich legte Wert darauf, vorbildgetreue Zuggarnituren mit maßstäblich langen D-Zug-Wagen einsetzen zu können. Das konnten dann beim Vorbild durchaus 12 und mehr Waggons sein.

Wichtig war mir auch die genaue Nachgestaltung der sogenannten „Bundesbaracke“. Dies war ein langgestrecktes Gebäude neben dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Helmstedt, in dem verschiedene Dienststellen des Bundesgrenzschutzes untergebracht waren. Eine gewisse geschichtliche Bedeutung erhielt der unscheinbare Bau, als hier 1955 der Empfang der letzten aus russischer Kriegsgefangenschaft zurückkehrenden deutschen Soldaten veranstaltet wurde.

Den zehnständigen Ringlokschuppen konnte ich nur noch nach alten Fotovorlagen gestalten, da er bereits abgerissen war, als ich mit dem Bau der Anlage begann. Dazu gesellte sich der imposante Wasserturm; den dazugehö-





renden Wassertank habe ich dabei aus einem passenden Straußenei gestaltet, das in etwa die richtige Größe aufwies!

Landschaft, Gleise und Weichen

Allzu viel Platz für die Landschaftsgestaltung blieb trotz des üppig bemessenen Anlagenraums in dieser Baugröße nicht. Besonders wichtig waren daher die Hintergrundkulissen, die die Anlage optisch weiträumiger erscheinen lassen. Himmel, landwirtschaftlich genutzte Flächen und Wälder malte ich selbst auf. Einen besonderen Schwerpunkt legte ich außerdem auf die minutiöse Nachgestaltung der Grenzbefestigungsanlagen als Mittelpunkt der Anlage – schließlich handelt es sich um einen wichtigen Abschnitt unserer jüngsten deutschen Geschichte.

Um die Gleise nach den Originalgleisplänen von Helmstedt nachgestalten zu





Ausbesserungsarbeiten auf dem Hausbahnsteig neben dem Empfangsgebäude von Helmstedt – für das Verlegen von Rohren reißen die Preiser-Arbeiter fleißig das Pflaster auf.

Linke Seite: Hochbetrieb im Bahnhof Helmstedt. Hier ist gerade eine V 200 der DR aus Marienborn angekommen und wird von ihrem Zug aus Schotterwagen abgekuppelt; aus der Gegenrichtung fährt eine weitere V 200 – diesmal allerdings eine Lok der Bundesbahn – mit einem Interzonenzug ein.
Im kleinen Bild darunter wartet auf dem Kopfgleis am Empfangsgebäude eine Schienenbusgarnitur auf die Abfahrt nach Grasleben; die eingleisige Nebenstrecke dorthin wird auf der Anlage ebenfalls nachgebildet.

Unten: Die Anlagen für den örtlichen Güterverkehr sind im Bahnhof Helmstedt eher bescheiden ausgefallen. Hier stellt die V 60 gerade einen mit Stammholz beladenen Omm 52 an der Kopframpe der Ladestraße bereit.



Die westliche Bahnhofseinfahrt von Helmstedt mit dem Stellwerk „Helmstedt-West“. Es wurde passend nach eigener Fantasie gebaut, da das Vorbild beim Bau der Anlage schon abgebrochen war; leider ließen sich auch keine Fotos mehr auftreiben.

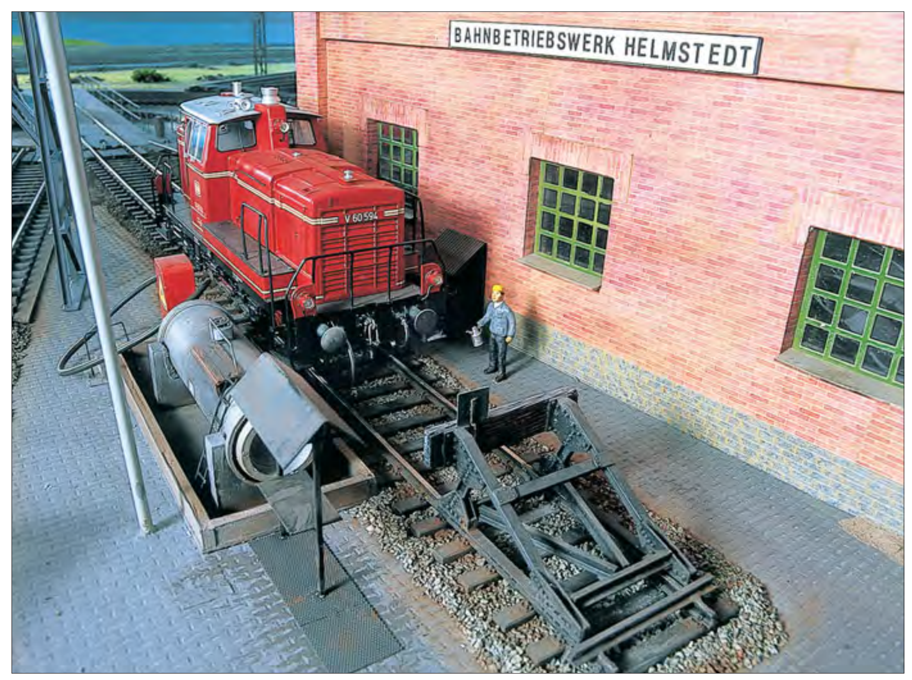
Unten: Einer der Betriebsmittelpunkte der Anlage ist das große Bw des Bahnhofs Helmstedt mit dem zwölfständigen Lokschuppen, der ebenso wie übrigen Gebäude der Anlage komplett im Selbstbau entstand.



Auch beim Zubehör für die Ausstattung der Anlage war Selbstbau angesagt – in der Baugröße 1 ist die Auswahl an käuflichen Teilen mehr als begrenzt. So entstanden die drei Weichenspannwerke neben dem Stellwerk Helmstedt-West aus Messingprofilen.

Unten: Unmittelbar neben dem Lokschuppen befindet sich die kleine Tankstelle für Dieselloks, an der gerade eine V 60 aufgetankt wird. Den Rangierverkehr im Bahnhof Helmstedt teilen sich die V 60 mit einer Dampflok der Baureihe 91 – hier stehen sie einträchtig im Lokschuppen nebeneinander.

können, habe ich ausschließlich Flexgleise und Weichen der Firma Hegob verbaut. Insgesamt wurden auf der Anlage rund 600 Meter Gleise und über 50 Weichen und DKWs in der Finescale-Ausführung eingebaut. Auf DDR-Seite verlegte ich dem Vorbild entsprechend vorwiegend Betonschwellen. Zum Einschottern des sichtbaren Teils der Gleisanlagen waren über 100 Kilo Basaltschotter erforderlich – eine Fleißarbeit, die mir unendlich viel Geduld abverlangte.



Fahrzeuge

Auf der Anlage kommen nur Dampf- und Diesellokomotiven zum Einsatz, die in den Sechzigerjahren tatsächlich in Helmstedt und Marienborn im innerdeutschen Grenzverkehr anzutreffen *(weiter auf Seite 93)*



An der Bahnhofsausfahrt in Richtung Marienborn befinden sich das Stellwerk He1 und die Straßenunterführung. Die V 200 hat in Helmstedt einen Ganzzug aus Kesselwagen übernommen und macht sich auf den Weg in Richtung Grenze.

Unten: Der FD 111 von Köln nach Berlin-Ostbahnhof wurde ebenfalls von einer V 200 übernommen und erreicht nach kurzer Fahrt die Grenze zur DDR mit ihren Zäunen und Gräben. Auf der alten Straße geht es hier nicht mehr weiter …





Vorbei an einem Wachtturm und unter der ersten „Beschaubrücke" hindurch passiert der FD 111 den Grenzstreifen und erreicht den Bahnhof Marienborn.

Unten: Alles andere als eine Eisenbahnidylle – unmittelbar hinter dem Grenzstreifen liegt das stillgelegte alte Empfangsgebäude des Bahnhofs Marienborn.





Besonders auffällig waren im Bahnhof Marienborn die sogenannten „Beschaubrücken", von denen aus die Züge von oben kontrolliert werden konnten. Im Bild oben ist diejenige direkt am Grenzzaun zu sehen, in den beiden Bildern auf der rechten Seite die Brücke neben dem alten Empfangsgebäude. Ob hier wirklich erwartet wurde, dass jemand die Ein- oder Ausreise auf dem Dach eines Zuges liegend versuchen würde? Für eine bedrückend wirkende Atmosphäre sorgten diese Bauwerke aber allemal.

Unten: Nachdem beim Vorbild auch das alte Stellwerk gegenüber dem Empfangsgebäude stillgelegt wurde, entstand das neue Stellwerk W 1, dem ebenfalls ein zusätzliches Kontrollhäuschen auf das Dach gesetzt wurde.





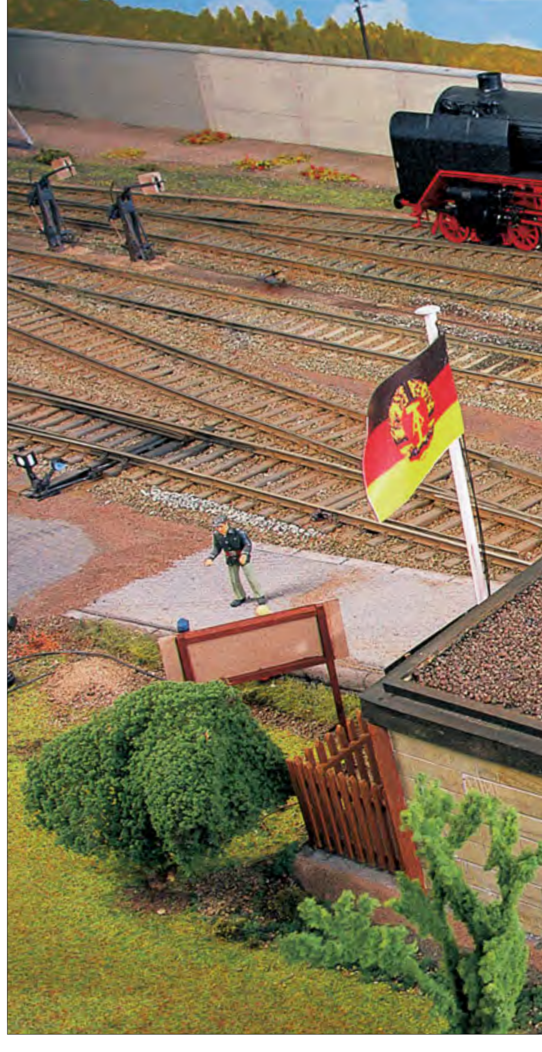

MARIENBORN

Vernagelt und zugemauert – nach der Errichtung des „antifaschistischen Schutzwalls“ war das alte Empfangsgebäude des Bahnhofs Marienborn für die umfangreichen Personenkontrollen nicht mehr geeignet und wurde aufgegeben.

Rechts: Die beim Vorbild östliche Bahnhofsausfahrt von Marienborn; auf Gleis 4 fährt gerade ein Zug in Richtung Magdeburg aus. Im Vordergrund befindet sich Gleis 1 mit dem Bahnsteig, an dem die Personen- und Zugkontrollen stattfanden.

Unten: Die zugemauerten Fenster des alten Bahnhofsgebäudes wollen nicht so recht zu den zeittypischen Propagandaparolen passen – aber so war es eben …

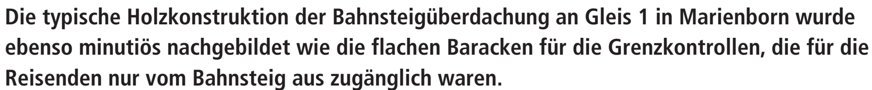




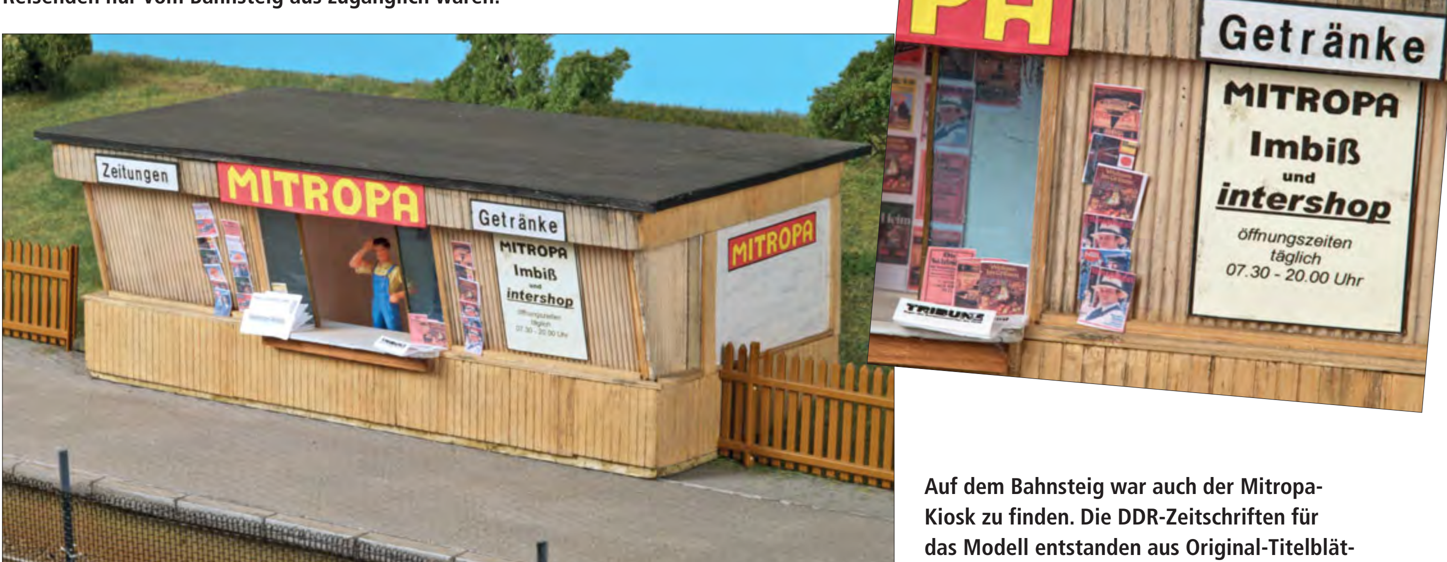




Auf dem Bahnsteig an Gleis 1 befindet sich auch die Wechselstube für den Zwangsumtausch – offiziell etwas beschönigend „Mindestumtausch“ genannt. Bei dessen Einführung 1964 waren es für Reisende aus der BRD noch bescheidene 5,– DM, nach 1980 waren es dann schon 25,– DM. Zur vorgerückten Stunde scheint hier indes nicht mehr allzu viel los zu sein …
… und bei Tageslicht allerdings auch nicht. Ein einsamer Reisender wartet am Bahnsteig von Gleis 1, das mit einem hohen Zaun vom übrigen Bahnhofsgelände abgesperrt ist.



Die typische Holzkonstruktion der Bahnsteigüberdachung an Gleis 1 in Marienborn wurde ebenso minutiös nachgebildet wie die flachen Baracken für die Grenzkontrollen, die für die Reisenden nur vom Bahnsteig aus zugänglich waren.



Auf dem Bahnsteig war auch der Mitropa-Kiosk zu finden. Die DDR-Zeitschriften für das Modell entstanden aus Original-Titelblättern, die auf einem Farbkopierer verkleinert wurden.





Der Bahnsteigbereich an Gleis 1 war vollständig abgeriegelt, die Kontrollbaracke konnten Reisende nur vom Bahnsteig aus betreten. Auch die Fenster auf der Rückseite waren daher schwer vergittert – nur für die Grenzer selbst gabs hier eine kleine Tür …



Die Auswahl an Preiser-Figuren in der Nenngröße 1 ist nicht allzu groß. Die typischen DR-Bahnbeamten mussten daher ebenso wie die Grenzsoldaten selbst passend „zurechtgestrickt“ werden.

Am Ende des Bahnsteigs an Gleis 1 war eine weitere kleine Kontrollbaracke zu finden, die auch im Modell genau nachgebildet wurde.



Linke Seite: Auch die DDR-typischen Plattenbauten dürfen auf der Anlage in Marienborn nicht fehlen. In diesem hier in unmittelbarer Nähe der Grenze waren beim Vorbild die sogenannten „Grenzorgane“ untergebracht. Im Vordergrund direkt an der Anlagenkante ist noch ein Stück der Grenzmauer nachgebildet.

waren. Hauptsächlich sind dies Reko-Dampfloks und DDR-Dieselloks wie etwa die BR 01, 041, 050, V 180 und V 200, die aus der DDR bis Helmstedt gekommen sind. Von Helmstedt weiter in Richtung Westen wurden die Züge dann mit Loks der Baureihen 41, 44 und der V 200 weiterbefördert. Auf den Nebenstrecken von Helmstedt nach Schöningen und Oebisfelde kamen Uerdinger Schienenbusse zum Einsatz.

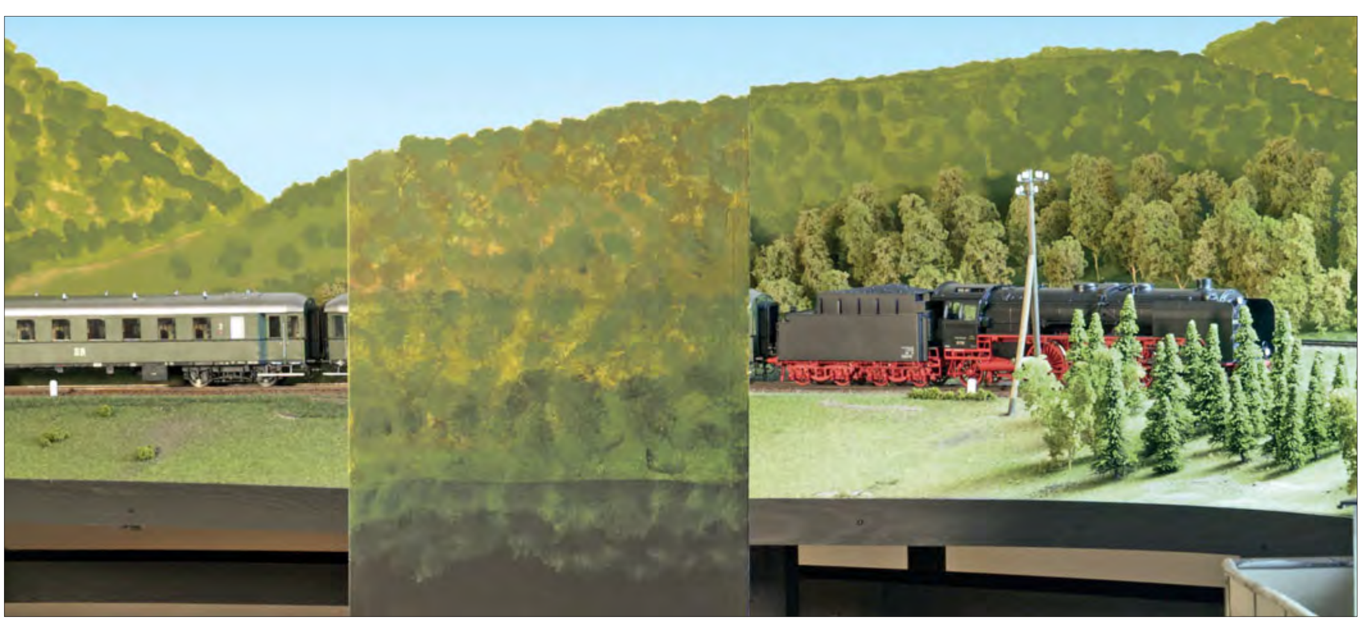
Alle Fahrzeuge wurden zwischenzeitlich digitalisiert und mit den heute üblichen Nebenfunktionen wie z.B. Dynamic Smoke, Sounddecoder usw. ausgestattet. Alle Lokomotiven und Wagen sind mit Fine-Scale-Rädern bestückt.

Betriebsablauf

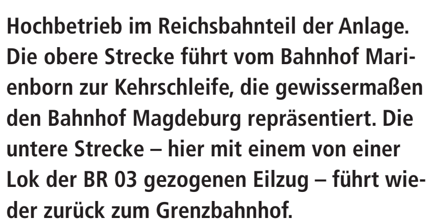
Mit drei Mitspielern ist es möglich, den regulären Zugbetrieb der damaligen Zeit nachzugestalten. Dabei ist jeder



Der Bereich der Kehrschleife nach dem Verlassen des Bahnhofs Marienborn in Richtung Osten wurde so weiträumig wie möglich gestaltet, damit auch lange Züge in der Baugröße 1 noch glaubwürdig wirken. Der Mindestradius auf der Anlage beträgt 280 cm.
Unten: Zwischen dem Bahnhof Marienborn und der Kehrschleife sind die beiden Bogenbrücken zu finden.

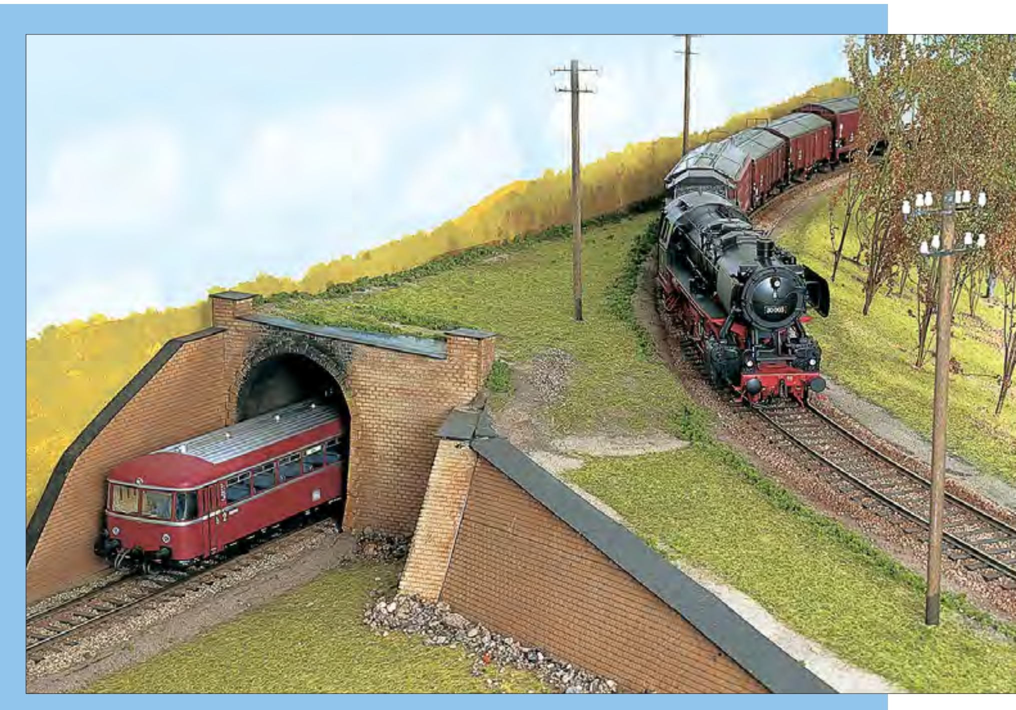






Hochbetrieb im Reichsbahnteil der Anlage. Die obere Strecke führt vom Bahnhof Marienborn zur Kehrschleife, die gewissermaßen den Bahnhof Magdeburg repräsentiert. Die untere Strecke – hier mit einem von einer Lok der BR 03 gezogenen Eilzug – führt wieder zurück zum Grenzbahnhof.

Links: Selbst bei so großzügigen Raumverhältnissen bleibt in der Baugröße 1 nur wenig Platz für die Gestaltung der Landschaft. Eine sorgfältig gemalte Hintergrundkulisse hilft diesem Mangel etwas ab. Auch die im Raum stehenden Stützpfeiler wurden mit „Landschaft“ bemalt; auf diese Weise fallen sie optisch kaum auf – auch wenn der Effekt mitunter an manche Bilder des bekannten belgischen Surrealisten René Magritte erinnert …



Oben: Der Güterzug ist in der Kehrschleife auf dem Weg zurück zum Bahnhof Marienborn.





Die schweren Fahrzeuge der Baugröße 1 benötigen solide Konstruktionen für den Unterbau oder wie hier die Klappbrücke für den Durchgang zu einer Tür. Nach dem Herausnehmen eines Brettchens kann die Brücke nach unten abgesenkt werden.

Eine Lok der Baureihe 38 hat gerade Marienborn verlassen und ist auf dem Weg zur Kehrschleife; im Vordergrund ist das Einfahrvorsignal des Bahnhofs zu sehen. Großer Wert wurde auch auf die Gestaltung der Landschaft gelegt; dazu wurden vor allem Materialien von Silhouette verwendet. In diesem Bereich bleibt aber noch eine Menge zu tun …

der Mitspieler für seinen Betriebsbereich verantwortlich. Im Einzelnen sind diese Bereiche wie folgt eingeteilt: der DDR-Verkehr von Marienborn in östlicher Richtung nach Magdeburg und über die Kehrschleife zurück, mit einem eigenen Gleisbildstellpult für den Bahnhof Marienborn. Einfahrten und Ausfahrten im Bahnhof Helmstedt in östlicher Richtung nach Marienborn erfolgen mit dem Stellpult Helmstedt-Ost.

Alle Loks aus Richtung Ost kommend beenden ihre Fahrt in Helmstedt und werden nach entsprechender Versorgung im Bw für die Rückbeförderung nach Marienborn (und weiter nach Magdeburg, Berlin-Ostbahnhof …) bereitgestellt. Über das Stellpult Helmstedt West wird der Zugverkehr in Richtung Braunschweig/Hannover über eine Kehrschleife rund um den gesamten Anlagenraum geführt. Durch diese räumliche Lösung konnte die Fahrstrecke so ausgedehnt werden, dass sich eine Gesamtfahrzeit von mindestens fünf Minuten ergibt, bis der Zug aus Braunschweig wieder in Helmstedt ist.

Außer dem Hauptstreckenbetrieb ergeben sich auf zwei Nebenstrecken von Helmstedt-West nach Grasleben (ehemalige Nebenstrecke nach Oebisfelde) und Helmstedt-West nach Schöningen (ehemalige Seitenlinie Strecke Magdeburg–Eisleben–Schöningen) zahlreiche Betriebsmöglichkeiten.

Alle Fahrstraßen werden analog über die dazugehörigen Gleisbildstellpulte gestellt, ebenso die dazugehörigen Signale, die absichtlich nicht zugbeeinflussend geschaltet sind. Davon ausgenommen sind nur die Einfahrsignale. Der beabsichtigte Effekt – durch diese Art der Absicherung ist die erhöhte Aufmerksamkeit der entsprechenden Fahrdienstleiter gefordert!

Roland Uhlitzsch



Ein von einer V 200 der DR gezogener Interzonenzug kommt hier von der Kehrschleife zurück und wird gleich wieder den Bahnhof Marienborn erreichen.

Wollen Sie Ihr Hobby perfektionieren?





► Die moderne Bahn hält mehr und mehr Einzug auf den Modellbahnanlagen – und mit ihr natürlich eine stilechte Oberleitung. Sie ist ein Schwerpunktthema in dieser neuen Ausgabe der Modellbahn-Schule

► Weitere Themen: H0-Wasserfall, Digital-Trends, Supern der 18.1, Modellautos der Neunziger u.v.m.!

► Die Modellbahn-Schule präsentiert detaillierte Entscheidungshilfen, fachkundig und meisterhaft bebildert, macht Appetit auf mehr und auch die aktuelle Ausgabe wieder zu einer dauerhaften Fundgrube für Kenner wie Einsteiger.

Das tolle Spar-Set:

DVD
ModellbahnTV 5
Laufzeit 50 Minuten!

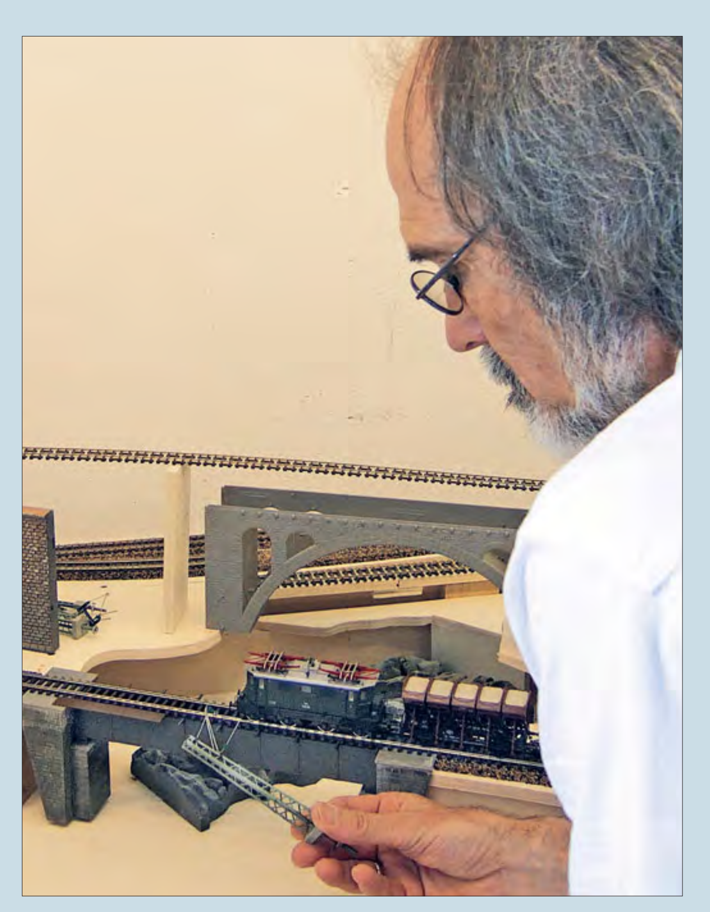
Set-Bestell-Nr.: 920020DVD







Bestellen Sie bitte online, schriftlich oder telefonisch bei:
www.modelleisenbahner.de oder www.moba-tv.de oder bei der VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Telefon (08141) 53481-34, Fax (08141) 53481-33, E-Mail: bestellung@vgbahn.de



Werner Konrad

Anfang der Fünfzigerjahre in einer niederbayerischen Kleinstadt geboren, wurde Werner Konrad schon in frühesten Kindheitstagen mit dem Eisenbahnvirus infiziert: Er war, so wird berichtet, kaum vom Küchenfenster wegzubekommen, von dem aus man das Treiben der Dampfloks im gegenüberliegenden Endbahnhof beobachten konnte; heute weiß er, dass es Loks der Baureihen 54 oder 86 gewesen sein müssten, die für die entsprechende kurze Stichbahn zumindest fotografisch dokumentiert sind. In Kontakt mit der Modellbahn kam er dann allerdings jenseits der berühmten drei Illerbrücken, wohin es die Familie kurzzeitig gezogen hatte: Weihnachten ’57 drehte eine Märklin-24 mit vier Güterwaggons ihre Runden unter dem Christbaum. Seitdem hat ihn das Hobby Modellbahn nicht mehr losgelassen – freilich mit vielen dem Beruf geschuldeten Unterbrechungen.
Derzeit beschäftigt ihn der Aufbau seiner dritten stationären Anlage, deren Fahrleitung offensichtlich einiges Sinnieren verursacht. Sicher ist jedenfalls, dass die 1045 und ihre Artgenossen nicht auf Dauer abgebügelt verkehren müssen.

Eisenbahnfreunde Friesland

Ein Teil der N-Modul-Gruppe vom Verein der Eisenbahnfreunde Friesland. Von links nach rechts: Horst Schneider, Marco Forster, Dieter Kohlbach, Hans-Jürgen Forster, Thomas Ahle, Peter Janssen. Zur Gruppe zählen noch zwei weitere Mitglieder. Alle acht frönen unabhängig von den sonstigen Gruppen des Vereins der Baugröße N.



Roland Uhlitzsch

Die deutsch-deutsche Grenze spielte im Leben von Roland Uhlitzsch eine bedeutende Rolle, hatte er doch einst als „Zonenflüchtling“ ebendiese Grenze überwunden. Nach mehreren Anlagen unterschiedlicher Spurweiten, die er seit 1960 mit frei gestalteten Bahnhöfen realisierte, wandte er sich mit der hier vorgestellten Spur-1-Anlage erstmals einem real existierenden Thema zu.

Modellbahn in Perfektion



Als einer von wenigen Modellbahn-Herstellern leistet sich die Traditionsfirma Brawa den Luxus, ihren Stand auf Messen und Ausstellungen mit aufwendig gestalteten Schaustücken und Anlagen auszustatten. Auf diese Weise werden die jeweiligen Modellneuheiten in passender Umgebung bestens präsentiert und angemessen in Szene gesetzt. Die wenigen Bilder, die davon traditionell in der MIBA-Messeausgabe zu sehen sind, werden den ebenso vorbildgetreu wie liebevoll gestalteten Schaustücken aber bei weitem nicht gerecht. Aus Anlass des gemeinsamen Jubiläums – sowohl Brawa wie auch MIBA feierten ihren 60. Geburtstag – unternimmt daher diese Ausgabe der Erfolgsreihe „MIBA-Anlagen" einen ausführlichen Streifzug über diese Meisterwerke des Anlagenbaus. Lassen Sie sich inspirieren von der wunderbaren Ausführung der einzelnen Szenerien, die vielfältige Anregungen für die Gestaltung der eigenen Anlage bieten.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mit über 150 farbigen Abbildungen

Best.-Nr. 150 87327 • € 10,–



MIBA-Anlagen 7

Drei herausragend gestaltete Anlagen mit verschiedenen Themen: • Die Bahn in den 20er-Jahren: eine großartige Epoche-II-Anlage in H0 • Nobel und vorbildlich: Spur-0-Betrieb auf 12 x 6 m • N macht's möglich: Bahnhof, Bw und Paradestrecken im Mittelgebirge

Best.-Nr. 150 87323 • € 10,–



MIBA-Anlagen 8

Drei weitere sehenswerte Anlagen in fantastischen Fotos: • Stuttgarter Hauptbahnhof in N – eine der weltgrößten N-Anlagen • Durchgangsbahnhof in der Epoche III, nachgebildet in 1:87 • TT-Rechteckanlage, hoch detailliert und mit ungewöhnlicher Streckenführung

Best.-Nr. 150 87324 • € 10,–



MIBA-Anlagen 9

Diese Ausgabe hat nur eine einzige Anlage zum Gegenstand: das Miniatur Wunderland in der Hamburger Speicherstadt. Großartige Profiaufnahmen führen durch die sechs fertiggestellten Anlagenabschnitte zwischen Alpen und Nordsee, nach Skandinavien und in die USA.

Best.-Nr. 150 87325 • € 10,–



MIBA-Anlagen 10

Erneut hat die MIBA-Redaktion drei Modellbahn-Anlagen der Extraklasse zu einem fantastisch bebilderten Sonderheft zusammengestellt, das je eine Anlage in der beliebten Baugröße H0, der kompakten Baugröße N und in der Königsspur 1 präsentiert.

Best.-Nr. 150 87326 • € 10,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 33, E-Mail bestellung@miba.de

